



Arnold van Schepen
14 maart 2013

Geluksbrenger

Na de productiestop van de Colt hebben we het korte tijd zonder een kleintje van Mitsubishi moeten doen. Gelukkig staat de Space Star nu bij de dealer. Een opmerkelijk kleintje, met een lage vanafprijs en een opvallend formaat. Het wagentje opereert in een marktsegment waarin de concurrentie er niet om liegt. Kan deze kleine wereldburger - hij wordt in meer dan 160 landen verkocht - potten breken op onze door CO2 en BPM-geobsedeerde markt? Na de testweek waarin we uitvoerig met de Space Star gereden hebben, weten we dat Mitsubishi een leuk troefje in handen heeft.



Opvallend formaat

Elders op de wereld gaat de kleine Mitsubishi als Mirage door het leven. Deze naam kon in Europa niet gebruikt worden en dus werd de typenaam Space Star nieuw leven ingeblazen. En het moet gezegd, de Space Star doet zijn naam eer aan. Hij is een slag groter dan de reguliere A-segmenters, maar eveneens een maatje kleiner dan gebruikelijk is in het B-segment. Ten opzichte van de klassestandaarden is de Space Star 20 centimeter langer, dan wel 20 centimeter korter. En toch is de binnenruimte net zo groot als die van de gemiddelde B-segmenter. De instapversie van de Space Star is met een vanafprijs van 8.790 euro maar 100 euro duurder dan de instapversies van de Aygo en de Picanto.

Voor dat bedrag staat de 1.0 Entry in de prijslijst. De Space Star heeft altijd airbags voor de voorste inzittenden plus zij- en gordijnairbags. ABS, ESP, remassistent, noodstopsignaal; het zit er allemaal op. Aan de meegespoten bumpers, elektrische ramen voor en stuurbevestiging is evenmin af te lezen dat het de low budget versie is. Voor 1.200 euro meer rijd je in de Inform, je krijgt dan naast een handbediende airco

ook elektrisch verstelbare buitenspiegels en centrale vergrendeling met afstandsbediening. De Intense kost 1.500 euro meer en heeft als belangrijkste meeruitrusting climate control, elektrische ramen vÃ³Ã³r en achter, een audiosysteem met cd- en mp3 speler en licht- en regensensoren. De Intense staat op 14 inch lichtmetalen velgjes en heeft meegespoten deurgrepen. Deze versie, die met de 1.0 driecilinder 11.490 euro kost is een interessante aanbieding. Hij is ook met de 1.2 driecilinder leverbaar voor 12.990 euro. De handgeschakelde 1.2 en de goedkoopste 1.0 hebben 20% bijtelling. De overige handgeschakelde versies hebben 14% bijtelling.

Alle automaatversies hebben de 1.2 onder de motorkap en hebben 14% bijtelling, voor 12.990 euro staat de 1.2 Invite CVT bij de Mitsubishi dealer. Deze versie heeft geen climate control en lichtmetalen velgen. De Intense CVT kost duizend euro extra en heeft dat wel, bovendien heeft deze keyless entry, een startknop en mistlampen voor. Wij reden de meest riant uitgeruste Space Star, de Instyle CVT, deze heeft alle genoemde opties plus een multimedia / navigatiesysteem en een achteruitrijcamera. Voor net geen 15 mille heb je dan helemaal niets meer te wensen.



Kleine kosmopoliet

De Space Star wordt, net als de Nissan Micra, in meer dan 160 landen aan de man gebracht. In het overgrote deel van die landen is de koopkracht niet vergelijkbaar met die in West-Europa. Dat legt beperkingen op om de kostprijs laag te houden. Het is knap wat Mitsubishi binnen die beperkingen heeft weten te maken van de Space Star. Er zijn geen opzichtige concessies gedaan aan de kwaliteit ten faveure van een lage kostprijs. Het interieur is, zoals gezegd, erg ruim van opzet. De stoelen zijn eenvoudig, met een hendel ontgrendel je de rugleuning waarna je deze - niet traploos - kunt verstellen. Vanaf de Inform is de zitting van de bestuurdersstoel in hoogte te verstellen, alle modellen hebben een in hoogte verstelbaar stuur. De elektrische spiegelverstelling werkt voor een dergelijke 'goedkope' auto erg geruisloos, er zijn duurdere auto's waarbij de verstelmotortjes hoorbaar werken. De spiegels zijn lekker groot, de dode hoek van de C-stijl rechtsachter wordt volledig ondervangen door het beeld in de

spiegel. Wel jammer dat ze niet asferisch zijn, dat zou in druk stadsverkeer (kleine voetgangers, fietsers) een zinvolle aanvulling zijn.

De afwerking van het interieur is prima, er is nergens bloot metaal te zien en op slecht passende delen hebben we de Space Star evenmin kunnen betrappen. Het dashboard is opgetrokken uit hard, doch kraak- en rammelvrij kunststof. In de volle zon weerspiegelt het niet in de voorruit en daarmee voldoet het prima voor het gros van de automobilisten. Het instrumentarium geeft met weinig middelen veel informatie, het kilometertellerdisplay heeft een uitgebreide boordcomputer waarin ook de resterende actieradius en het gemiddelde verbruik getoond kunnen worden. Het is jammer dat het bedieningsknopje op het instrumentarium zit. Als je de weergave wilt veranderen moet je een hand door het stuurwiel steken tijdens het rijden. Opvallend aanwezig is het dubbel-din multimedia- / navigatiesysteem. Het systeem is onderdeel van het Instyle pakket dat ook de achteruitrijcamera omvat, Mitsubishi rekent duizend euro voor dit pakket. Als de portemonnee het toelaat, dan is dit pakket zeer aan te bevelen. Het touchscreen heeft een hoog oplossend vermogen en de weergave zou niet misstaan in een auto van 20 mille meer. De navigatie rekent razendsnel en past zich rap aan wanneer de omstandigheden onderweg (file, omleiding) veranderen. Het systeem kan ook een route loggen en toont na afloop een grote hoeveelheid data, zoals snelheid, verbruik, uitstoot. Erg zinvol is de verbruiksmonitor, bij elke tankbeurt voer je de kilometerstand, de getankte hoeveelheid en de literprijs in, en vervolgens toont het systeem de kilometerprijs van de vorige tankbeurt.



Geen bochtenridder

De Space Star dankt zijn binnenruimte aan de bescheiden afmetingen van de onderhuidse techniek. Wanneer je de motorkap opent, valt het motorblokje bijna in het niet bij de accu. De 1.2 driecilinder is volledig nieuw ontwikkeld en voorzien van de MIVEC variabele kleptiming. Met een boring van 75 mm en een slag van 90 mm is het een uitgesproken lange slag motor, gebouwd om koppel bij lage toeren te leveren. Het motortje levert 80 pk bij 6.000 toeren, het koppel van 106 Nm piekt bij 4.000 toeren. Mitsubishi adverteert met een gecombineerd verbruik van 4,1 liter per 100 kilometer, dik 1 op 24. Dat we dat verbruik niet zullen halen tijdens deze test staat vooraf wel vast, onze Space Star is amper ingeregen en de temperatuur zal gedurende de testweek niet boven de 2 graden Celsius komen. Maar we maken er het beste van. Elke Space Star heeft een Eco-meter, die doet denken aan de Economy-lampjes van vroegere Toyota's. Wanneer drie groene ledjes branden rijd je maximaal zuinig, brandt de oranje led, dan is je rechervoet aan de zware kant.

Het driepittertje voorin draait mooi trillingsvrij en laat zich pas vanaf 4.000 toeren

Mitsubishi Space Star 1.2 Instyle CVT

nadrukkelijk horen. De combinatie van dit blokje met de CVT is een fijne: de CO2-uitstoot is slechts 95 gram waardoor je BPM- en wegenbelastingvrij kunt rijden. In het stadsverkeer is de automaat een genot: de Space Star is lekker fel als het moet en op constante snelheid houdt de bak het toerental laag.

De besturing is licht en indirect, wanneer je veel in de stad rijdt maakt dit niet zoveel uit, maar daarbuiten zou een minder sterke bekrachtiging en wat meer gevoel erg welkom zijn. Temeer omdat de Space Star door zijn compacte wielophanging vrij gemakkelijk overhelt, als bestuurder heb je dan weinig gevoel over de koers van de auto omdat je het nodige stuurgevoel mist. Op dit punt wordt de Space Star door zijn concurrenten verslagen. Als je het echt te bont maakt, dan is het ESP altijd stand-by om je op koers te houden. We moeten hierbij wel opmerken dat de Space Star gehomologeerd is op 14 inch velgen, alleen de handgeschakelde 1.2 staat op 15 inch. De kleine wielen en de relatief hoge wangen (165/65) gooien roet in het eten wat het stuurgevoel betreft. Een setje 15 inch lichtmetaal met wat bredere banden zal de wegligging zeker goed doen.



Fijne kilometervreter

Met de opmerking over het overhellen in bochten hebben we meteen de zwaarste kritiek op de Space Star te pakken. De afstemming van vering en demping is voor het overige dik in orde. Het onderstel blijft op slechte wegen mooi stil, het bandengeluid voert de boventoon. In stedelijk gebied laat de Space Star zich niet kisten door drempels en putten en op de snelweg is de auto opvallend rustig. Ondanks zijn korte wielbasis worden bulten en richels ook bij 120 km/u prima verwerkt. Sterker nog, het rijgedrag op de snelweg is prima. Ook de rechthoekstabiliteit is onverwacht goed, we reden de Space Star met stevige zij- en tegenwind door het vlakke Groningse en Oost-Friese (D) land, maar het deed de kleine Mits niet. Alleen de CVT wist zich soms geen raad met stevige tegenwind. De bak probeert een zo laag mogelijk toerental aan te houden bij constante snelheid, bij 130 km/u draait het motortje een doodkalme 2.300 toeren, maar zodra er iets van weerstand opdoemt zoals tegenwind of een oplopend hellend vlak, dan wordt het toerental opgevoerd tot 3.500. Tijdens de eerste snelwegrit met 120 km/u constant was de bak af en toe aan het 'schakelen' tussen de 3.500 en 2.500. Door de stand 'Ds' te kiezen neem je zelf het heft in handen en laat je de motor 3.500 toeren draaien. Nog steeds niet gek voor een twaalfhonderdje zonder turbo.

De 'sportieve' stand van de bak hebben we vaak gebruikt, maar niet om snelheid te maken. Bij gas los in 'D' gaat de bak in een soort van vrijloop: het toerental zakt tot 1.100 toeren waardoor de Space Star nauwelijks op de motor remt. Je kunt ontzetten veel meters maken zonder een drup benzine te verbruiken, maar in de praktijk mis je het remmende vermogen van de motor. Al freewheelend een bocht inrijden is nooit een aanrader, door het gebrek aan (een gering) remmend koppel op de voorwielen mis je een stukje controle over de auto. De oplossing is simpel: pook in 'Ds' en de Space Star remt gewoon op de motor af. Zodra je tractie nodig hebt schakel je weer naar de reguliere stand. Problem solved.



Wie het kleine niet eert

Na een week rijden met de Mitsubishi Space Star overheerst een tevreden gevoel. Deze kleine wereldburger moet een bijzonder grote groep kopers weten te lokken en kan zich geen fratsen veroorloven. Binnen de strak omlinjnde kaders van design, (motor)techniek, materiaalgebruik en wegligging heeft het Japanse merk een heel keurig wagentje weten te ontwikkelen. Het is een degelijke, no-nonsense auto die prima is uitgerust en scherp geprijsd is. Hij excelleert in de stad, maar ook wanneer de snelweg onderdeel is van de woon-werk route zal de Space Star je niet teleurstellen. En als binnen een vierpersoons huishouden niemand langer is dan 1,80, dan blijft de sfeer aan boord ook op middellange afstand goed. De stoelen voorin hadden iets meer steun mogen bieden, maar na een negen uur durende rit zat ondergetekende nog prima. Mitsubishi wil de Space Star vooral onder ouderen aan de man of vrouw brengen, maar de auto is ook erg geschikt voor gezinnen met jonge kinderen die geen al te ruime huishoudportemonnee hebben. Wij kwamen na 1.400 km rijden bij lage temperaturen uit op een verbruik van net geen 1 op 18. Bij iets gunstiger omstandigheden is 1 op 20 goed te doen.

Plus

- + Binnenruimte
- + 1.2 + CVT een goede combinatie
- + Prima uitrusting en navi

Min

- Lichte besturing i.c.m. overhellen in bochten
- Freewheelen bij gas los
- Twijfelende CVT bij 120-130 km/u