Michel van Breugel
23 november 2008

Variaties

Mitsubishi laat duidelijk weer nieuw leven in hun model Lancer blazen. Was het model de afgelopen jaren nagenoeg uitgestorven op het Nederlandse wegennet, vanaf nu moet daar volgens de Japanners verandering in komen. Eerder dit jaar werd de vierdeurs sedan op de markt gezet waarna Mitsubishi nu in het diepe springt met de hatchbackvariant van de Lancer, de Sportback. In de klasse waarin de Lancer opereert bestaan de modellen voor 75 procent uit hatchbacks en daar wil het Japanse merk natuurlijk een graantje van meepikken.

Mitsubishi verwacht direct hoge ogen te gooien met de Sportback en gaat er vanuit dat het model 70 procent van de verkopen van de Lancer op zich gaat nemen. Echter zal het in praktijk geen gemakkelijk taak worden. Sinds 2001 is de Lancer langzaam van de kaart verdwenen omdat het merk tot een jaar geleden de Lancer alleen als station op

de markt bracht. De ambitie om de middenklasser weer goed in de markt te zetten is ruimschoots aanwezig. Met twee carrosserievarianten en een aansprekend design lijkt dit een winnende combinatie, maar is dit in praktijk ook zo?

Jet-Fighter

Wat design betreft is Mitsubishi nooit een doorsnee merk geweest. Ontwerpen die spannend en gewaagd zijn kwamen de afgelopen jaren toch vaak van de Japanners. Maar Mitsubishi ook probeerde, in Europa is het nooit echt doorgedrongen tot de top qua verkoopcijfers. Bij de Lancer Sportback introduceren de Japanners een iets andere variant van de bekende Mitsubishi Â´Jet FighterÂ´-grille. Het grootste verschil met de sedan is de grotere maatvoering van de grille in combinatie met de matzwarte afwerking en chromen omlijsting. Dit geeft de Lancer overigens wel een agressievere neus. De belijning van de Sportback loopt via de zijkant door naar de brede achterzijde.

Aan de achterzijde het design op van het studiemodel Prototype-S. De steil aflopende achterklep is wel het meest opzienbarende aan de achterzijde, zeker in combinatie met de standaard dakspoiler. Nou, standaard, hij is eerder "afmeting hoedenplank". De grote achterlichtunits buigen helemaal om de carrosserie heen richting de wielkasten.

De scherp aflopende kofferklep en grote achteroverhang lijken in eerste instantie niet helemaal bij het overige design van de Sportback te passen. Echter heeft deze uitvoering ook zijn voordelen. Het grootste voordeel is de laadopening die een stuk groter is dan bij de sedan. De Sportback heeft onder de 276 liter grote kofferruimte wel een dubbele laadvloer. Bij het neerklappen van de achterbank zorgt dat voor een mooi vlakke vloer. Het neerklappen gaat in gedeeltes van 60/40 en is door de hendel in de kofferruimte gemakkelijk te realiseren. De maximale capaciteit die de Sportback dan lust is 1.394 liter.

De Sportback is met zijn lengte van 4,56 anderhalve centimeter langer dan de sedan. Mitsubishi zet met de nieuwe Lancer Sportback een toch verrassende auto op de markt. Vooral de door ons gereden Intense-uitvoering - die is voorzien lekker dikke voor- en achterbumpers, zijskirts en standaard 18 inch lichtmetalen wielen - laat zich van zijn beste kant zien. Over de aankleding van deze uitvoering mopperen we helemaal niet, dit is juist prima voor elkaar.

Achterblijvende kwaliteit

Bij het exterieur hebben de Japanners ons weer weten te verrassen, waarbij het binnenste van de nieuwe Lancer eenzelfde sfeer uitstraalt. Op het eerste oog gaat het er wat leeg aan toe, wat mede komt door het multifunctionele systeem wat in ons testexemplaar is ingebouwd. De ronde klokken, de aluminiumkleurige accenten en de sierstrips in carbonlook onderstrepen Mitsubishi's ambitie om de Lancer als een sportieve en hoogwaardige auto te positioneren. Helaas valt het materiaalgebruik tegen. Het interieur is overwegend opgebouwd uit hard plastic dat minder hoogwaardig oogt en tevens zo aanvoelt. Bij het dichtgooien van het portier klinkt bovendien een wat blikkerig geluid. Daarmee haalt Mitsubishi niet het niveau dat ze proberen na te streven en dat is jammer. Eenmaal voorin plaatsgenomen valt ook op dat de voorstoelen maar matig verstelbaar zijn. Daarnaast is het stuurwiel niet in diepte te verstellen waardoor het lang duurt voordat een ideale zitpositie is gecreÃ«erd. Over het algemeen is er over

het zitmeubilair geen kwaad woord te zeggen, al is ook bij deze Sportback de zitting aan de korte kant. Dit weten we inmiddels bij Japanse modellen, deze bevolkingsgroep is eenmaal korter dan wij Europeanen. Het stuurwiel houdt prettig vast en is bekleed met leer. Daarnaast herbergt het stuur bedieningstoetsen voor het audiosysteem en de cruisecontrole.

Dat Mitsubishi probeert door te dringen in het D-segment komt mede tot uiting door zijn uitrusting. Zo zal menig audioliefhebber het 650 watt sterke audiosysteem voorzien van acht speakers en een subwoofer zeer zeker kunnen waarderen. Zelden treffen we in een auto in dit segment ene dergelijk krachtig audiosysteem aan. Het typeplaatje RockfordFosgate pronkt dan ook met trots op het dashboard en op de subwoofer. Wie kiest voor dit systeem in combinatie met het navigatiesysteem - standaard op de Instyle en als optie in ons testexemplaar aanwezig - beschikt tevens over een 30 GB grote harddisk. Hierop is niet alleen ruimte voor het kaartmateriaal van de navigatie, maar kan ook dienst doen als muziekserver. Losslingerende cd's zijn hierdoor verleden tijd. Enige kanttekening bij het scherm is de matige afleesbaarheid bij invallend zonlicht. Achterin de Sportback is het nog goed vertoeven, gezien het segment waarin de Lancer opereert. De toegang tot de achterbank is niet riant, maar eenmaal achterin aangekomen is de ruimte voor knieÃ«n en hoofd voldoende. De bagageruimte is goed toegankelijk, mede door de grote achterklep van deze hatchback en heeft een inhoud van een niet al te grote 276 liter. Hiermee is hij niet ruimer dan bijvoorbeeld de nieuwe Ford Fiesta!

MIVEC: variabele kleptiming

Bij introductie van de Sportback is er vooralsnog maar Ã©Ã©n benzinekrachtbron leverbaar. Maar dieselaars niet getreurd: ook de 2.0 DI-D is in deze hatchback gewoon leverbaar. Dit testexemplaar was voorzien van de 1.8 benzinemotor met 143 pk welke is voorzien van een vijfversnellingsbak. Bij het starten van de motor draait de MIVEC rustig zijn rondjes. Het is net een naaimachine, zo rustig is zijn loop. Ook tijdens het rijden blijft het geluid vooral in het vooronder en komt het minimaal het interieur binnen. Alleen als de 1800cc flink op toeren wordt gejaagd worden de decibellen talrijker. Zoals gezegd is deze krachtbron een MIVEC, wat eigenlijk de tegenhanger is van Honda's VTEC, een systeem met variabele kleptiming. In de praktijk komt het er op neer dat de motor meer kracht kan produceren bij hogere toerentallen en het benzineverbruik kan reduceren bij lagere toerentallen. Dit is ook duidelijk aan het gedrag van de motor te herkennen, onder de pakweg 3.000 toeren geeft de motor

nauwelijks thuis en lijken de pk's ver in het vooronder te zijn verstopt. Relaxed rijden met de Lancer gaat hierdoor vrij gemakkelijk waarbij er weinig geluid te bespeuren is. Boven de 3.000, en eigenlijk pas boven de 4.000 toeren, begint het geweld los te raken. Het maximale koppel ligt dan ook bij 4.250 toeren per minuut en dit is ook zeker merkbaar. Vanaf de 4000 toeren krijg je ook daadwerkelijk een duw in de rug en bevestigt de motor dat hij het nu pas echt naar zijn zin heeft. Doortrekken tot een kleine 6.000 toeren is dan ook geen probleem. Om dus de Lancer aan te spreken op prestaties ben je genoodzaakt het toerental niet onder de 3.000 toeren te laten zakken. De krachtbron is bij deze toerentallen wel goed te horen binnenin, maar een vervelend geluid produceert deze zeker niet.

De versnellingsbak maakt veel goed bij het streven naar prestaties in de Sportback. Het mag zeker genoemd worden dat deze vijfbak als Ã©Ã©n van de lekkerste schakelt in zijn segment. Het korte pookje heeft maar hele korte slagen nodig en is behoorlijk trefzeker. Daarbij ligt het aangrijppunt van de Lancer vrij ver onderin wat voor sportieve aspiraties alleen maar ten gunste. De rijeigenschappen van de Sportback doen die van zijn carrosseriegenoot en Evolution-uitvoering eer aan. Het onderstel wordt gekenmerkt door een prachtige balans tussen comfort en sportiviteit. Zelfs op slecht wegdek is de Sportback opvallend comfortabel te noemen waarbij de feeling met het wegdek wat ontbreekt. De stuurinstallatie geeft helaas niet alles door, maar de besturing is daarbij wel prettig direct waardoor je de Lancer goed de bocht in kan sturen. Daarbij is het opvallend dat snel genomen bochten echt geen enkel probleem met zich meebrengen.. Een aanvulling daarop is wel dat de gemonteerde Yokohama banden zeker geen goede invloed hierop hebben. De Lancer schuift, mede door deze banden, snel rechtdoor. Vooral bij scherp ingestuurde bochten is dit overduidelijk merkbaar.

Belangen

De nieuwste Mitsubishi maakt een designstatement richting de concurrentie. Met de keuze om ook een hatchback om de markt te brengen spreiden de Japanners hun kansen. De Sportback is sportief gelijnd en heeft een net zo agressieve look als de sedan. De achterzijde valt wat weg ten opzichte van de overige carrosseriedelen. De keuze voor een sedan blijft natuurlijk altijd mogelijk, alleen gaat dat ten koste aan de bagageruimte. Zijn krachtige uitstraling maakt hij qua rijgedrag waar. De rijeigenschappen zijn sportief en de besturing direct. Een aanrader voor Mitsubishi zou wel zijn banden van andere makelij eronder te zetten. Mitsubishi probeert met de Lancer door te stoten in het D-segment en tot zoverre is de auto daar zeker toe in staat.

Het materiaalgebruik kan helaas niet meekomen met wat de concurrentie te bieden

heeft. Ook de kwaliteitsbeleving blijft een stapje terug. De Lancer mist gewoonweg een stukje verfijning dat juist in dit segment en vooral ook voor de zakelijke rijder zo belangrijk is. Mitsubishi zou de Lancer op dit gebied naar een hoger plan kunnen tillen. De auto heeft verder namelijk alles in huis om een prima alternatief te bieden voor de Europese gevestigde orde in dit segment. Het grootste pluspunt van de Lancer is en blijft zijn voordelige prijs - de gereden 1.8 Intense koste € 26.999 - helemaal gezien zijn riante uitrusting.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

+ Uitrustingsniveau
+ Versnellingsbak
+ Geluidsniveau

Min

- Materiaalgebruik
- Ondiepe bagageruimte
- Verstelbaarheid voorstoelen