



Intro

Van begin (1980) tot het eind (2004) zijn er van de Mitsubishi Galant ruim 54.000 stuks in Nederland verkocht, met als topjaar 1985. Na de modelwisseling in 2000 bleken de verkoopcijfers alleen maar te dalen, daarom werd de beslissing genomen om zijn opvolger niet naar Nederland te laten komen. De Galant is tot september 2004 in Nederland te koop geweest, en in dat laatste jaar is er slechts 1 verkocht.



Het exterieur

Het laatste model van de Galant dat in Nederland werd verkocht, is naar mijn mening nog steeds een van de mooiste sedans die ooit te koop zijn geweest. Deze auto straalde door zijn geknepen front iets agressiefs uit. In de juiste kleur is dat een beest van een auto om te zien. De testauto is van modeljaar 2004 en is dus de directe opvolger van dat model. Het vernieuwde model volgde de trend die onder andere door de Carisma was ingeslagen met de F1-style neus. Dat heeft geresulteerd in een nette en zakelijk ogende auto met een speelse vorm in de motorkap. Die nieuwe neus oogt volwassener, maar mist de agressieve uitstraling van zijn voorganger. De SE is op detail anders gestyled dan de ES. De SE heeft een bescheiden spoilertje op de kofferklep en de voor- en achterlichten zijn voor zien van een masker.

De reden dat de dealer in Zwaag (nabij Hoorn) de Galant naar Nederland toehaalt is vrij simpel: Er is vraag naar. In eerste instantie door een bouwbedrijf uit Noord-Holland waar het kaderpersoneel vond dat ze niet in dezelfde klasse auto's hoefde te rijden als het "lagere" personeel. De bedrijfsleider heeft een voorkeur voor Mitsubishi, getuige het feit dat er reeds 40 voertuigen aanwezig waren van dit merk. Maar een andere voorwaarde was dat het een normale personenauto zou zijn en dus niet een MPV of een terreinwagen. De dealer kon hierin voorzien door de Galant vanuit Amerika naar Nederland te halen. Hier beperken zij zich niet tot alleen de Galant of andere modellen van Mitsubishi. Ook andere merken kunnen in Zwaag besteld worden. Zo zijn er al meerdere limousines en een aantal dikke Amerikaanse muscle cars naar ons land gehaald.

Als je in Amerika de basisversie van de Galant 2.4 ES wilt, betaal je \$ 20,299 (â,- 15,769.85). Eenmaal in Nederland, na toevoeging van de BTW en BPM en de aanpassingen die de Europese wet vereist, komt de prijs uit op â,- 32.950,- uit. Dat geldt overigens niet voor de testauto. De testauto was de eerste Galant die naar Nederland werd gehaald om als demo te dienen. Het is er dan ook een van eind 2005 en moet ongeveer â,-28.000,- opleveren. Er is ook de iets duurdere SE leverbaar, een auto die volgens de verkoper de voorkeur van de meeste kopers zal hebben, omdat de uitvoering luxer is. Die auto moet â,- 36.950,- kosten. Op speciaal verzoek kan ook de 3.8 6-cilinder geleverd worden, maar de verkoper verwacht niet dat hier veel vraag zou zijn naar een auto die 1 op 6 rijdt. Wil je deze auto toch hebben, dan zal ter plaatse een prijs worden berekend. Een diesel is niet beschikbaar, maar LPG daarentegen wel. De inbouw hiervan kost â,- 2.800,-.

De beschikbaarheid van onderdelen wordt binnenkort verbeterd. Omdat er van uit Rusland een order is geplaatst voor 13.000 eenheden, die via verschillende Mitsubishi organisaties in Europa geleverd zullen worden. Mitsubishi Nederland doet er zelf niet aan mee, maar omdat de opslag voor de spare parts voor Europa centraal wordt geregeld vanuit Born (Limburg), zal hier vanaf september 2006 ook alles voor de Galant opgeslagen liggen. Onderdelen voor de geïmporteerde auto's zijn dan dus

makkelijk en snel te verkrijgen.



Het interieur

Met uitzondering van het design van het stuurwiel, is het dashboard van de geïmporteerde Galant herkenbaar als een Mitsubishi dashboard. Met name de gekozen materialen komen duidelijk overheen met de rest van het modellengamma van Mitsubishi. De ambiance is goed, maar mist door het gebrek aan luxe zaken de uitstraling die bij zijn prijs hoort. Het dashboard heeft wel titaniumkleurige accenten, maar die kunnen de donkere toon van het interieur ook niet verlichten. Op dit moment is er een SE (Special Edition) onderweg naar Nederland, die net als de testauto als demo zal dienen om te kunnen laten zien hoe het ook kan in vergelijking met de ES. Die

Mitsubishi Galant 2.4 ES

auto is o.a. voorzien van leer en een automatische climate control in tegenstelling tot de testauto die een airco heeft met een handbediende climate control. De met grijze stof overtrokken stoelen zitten goed, en hebben een vasthoudend karakter als je snel een bocht induikt. De ruimte op de achterbank is zeer ruim bemeten, er zullen weinig passagiers kunnen klagen dat ze krap zitten. De kofferbak meet volgens de online brochure 13,3 \hat{e} cubic feet \hat{e} TM, omgerekend zou dat op zo \hat{e} TMn 377 liter uitkomen.



Het rijden

â€œU mag de auto zelf wel even uit de showroom rijdenâ€•, zei de verkoper terwijl hij mij de sleutels overhandigde. Even daarvoor had hij mij uitgelegd dat de Amerikaanse Galant voorzien is van dezelfde motor als de w \hat{A} l in Nederland verkrijgbare Grandis. Ik

beleefde een moment van verbazing, toen de motor aansloeg. Door de weerkaatsing van het geluid binnen de showroom leek het een moment dat er stiekem een 6-cilinder in het vooronder lag. Deze geluidsillusie verdween toen ik eenmaal buiten was. Mijn ervaring met de Grandis 2.4 is inmiddels al weer vrij lang geleden, maar een belangrijk punt is me nog wel bijgebleven, en dat was de geluidsproductie. In de Grandis was de 2,4 behoorlijk aanwezig. In de Galant is de motor ook hoorbaar, maar eigenlijk alleen als het uiterste wordt gevraagd. Bij normaal rijgedrag blijft het rustig in de auto. Hetzelfde geldt voor de werking van de automatische versnellingsbak. Alleen bij volle belasting zijn de overgangen tussen de verschillende verzetten aanwezig.

De minirotondetest leverde geen onverwachte resultaten op. Zoals het een goed voorwielaandrijver betaamd schuift hij op een goedmoedige wijze naar de buitenzijde van de bocht wanneer de banden, door toedoen van de snelheid, de strijd om de grip verliest met het asfalt. Wel opvallend was de eerste poging van de noodstop vanaf 100 km/uur. Alsof er geen ABS gemonteerd was, blokkeerden op ouderwetse wijze de voorwielen. Een tweede en later nog een derde poging verliepen daarentegen foutloos. De specificaties voor de krachtbron in de Galant zijn bijna identiek aan de Grandis. Beide hebben 165 pk bij 6.000 tpm en 217 Nm bij 4.000 tpm. De Grandis haalt daarmee de 100 na 11,7 seconde, de Galant doet het fors sneller met 8,4 seconde. De verklaring hiervoor is niet alleen te vinden in de lagere massa van de Galant (1.519 kg tegenover 1.630 kg), maar vooral in de gunstigere stroomlijn van de sedan.



Slot

Omdat de Galant vanuit Amerika moet worden ingevoerd, kan je er bij deze auto vanuit gaan dat er een zeker "snob-appeal"™ aanwezig is. Je rijdt in een auto die in Nederland erg zeldzaam is en dat zal voorlopig wel even zo blijven. De SE die onderweg is, is pas de vijfde die naar Nederland komt. Qua lengte komen alleen de BMW 5-serie en de Mercedes E-klasse in de buurt, maar die beide auto liggen prijstechnisch bijna â,- 20.000,- hoger in de markt en zijn dus niet echt als directe concurrent aan te wijzen. Maar door zijn Amerikaanse afkomst is de Galant niet makkelijk in te delen tegenover zijn naaste concurrenten omdat hij door de bijkomende kosten van het invoeren duurder wordt dan zijn tegenstrevers. Het is wel raadzaam om de â,- 4.000,- extra te investeren voor de luxere SE. Niet dat de ES een kale auto is, maar het geeft de auto net

Mitsubishi Galant 2.4 ES

wat extra cachet, dat hem niet zal misstaan.

Plus

+ comfortabel

+ exclusief

+ goede combinatie van motor en versnellingsbak

Min

- prijzig

- donker interieur

- de testauto mist lederen bekleding