



Anton Lefeber
6 juni 2006


© Rijtesten.nl

Intro

De Mitsubishi Lancer Wagon wordt alweer een aardige periode verkocht in Nederland, zij het niet in groten getale. Nog niet lang geleden is een prijsverlaging ingevoerd en is het modelprogramma veranderd. Samen met het nieuwe actiemodel "Ebony"™ moet dit voor een verkoopimpuls zorgen. Waar de Lancer Wagon het in dit geval van moet hebben is de nauwe band met de Lancer EVO, het legendarische rallykanon. Althans, dit maken de folders ons wijs. Deze rijtest moet uitwijzen of de Lancer Wagon werkelijk zo goed rijdt. Is de uiterlijke vertoning net als bij de EVO terecht ondergeschikt aan het rijplezier?



Het exterieur

Het exterieur van de Lancer Wagon komt net als het interieur vrij bedaagd over. De voorzijde van de auto heeft nog enige agressiviteit in zich, met de twee grilles aan beide zijdes van het logo. De flinke luchtinlaat onderin de bumper heeft buiten een grote functie ook nog een esthetische waarde, het doet de uitstraling van het front zeker goed. De koplampen zijn scherp gesneden en van een flink formaat. De vorm ervan doet net als bij de al geteste Colt denken aan  van de diamanten uit het logo. De vouw in het midden van de bumper wordt doorgetrokken over de motorkap, een vaak gezien stylingelement. Vooral de voorkant van de auto geeft een enkele knipoog naar de technisch afgeleide Lancer EVO, een positief kenmerk zou ik zo zeggen.

De carrosserie van de voorlopig enige stationwagon van Mitsubishi is met 4,52, 1,72 en 1,48 meter als achtereenvolgens lengte, breedte en hoogtematen aardig groot voor de klasse waarin zij zich bevindt. Zoals al aangehaald zijn deze maten goed benut in het interieur. Aan het overkomen van de auto zijn niet direct de relatief forse buitenmaten af te zien. Dit kan mede door de hoogte van de auto en de hoekige vormgeving van de achterkant veroorzaakt worden. En profiel vallen de kaarsrechte dak- en raamlijn direct op. Weinig designtechnische hoogstandjes dus aan de buitenkant. De op de testauto gemonteerde 15-inch lichtmetalen velgen doen al een hoop goed aan het geheel. Samen met de strakke vormgeving van de carrosserie combineert dit goed. Op het momenteel geïntroduceerde actiemodel "Ebony"™ zijn naast andere lichtmetalen velgen ook zijskirts gemonteerd, welke de uitstraling van de auto zeker goed doen.

Het is de achterzijde waar de functionele vormgeving van de Lancer Wagon het meest tot uitdrukking komt. Van de zijkant is de bijna verticale achterkant al een eerste kenmerk, de eenvoudige belijning van de achterkant zelf onderstreept dit. De achterlichtunits zijn langgerekt en vrij smal, ze geven het geheel nog enige uitstraling. Op mij komt het in ieder geval over als het eerder aangehaalde "functie voor vorm"™. Met enige goede wil kan de achterkant, net als het front, als sportief getypeerd worden. De vormgeving van de hele auto beschouwd gaat de aandacht het meeste uit naar het front, waar de link met de brute Lancer EVO nog het meest kenbaar wordt gemaakt.



© Rijtesten.nl

Het interieur

Eenmaal plaatsgenomen in de auto doet het interieur niet direct hoogwaardig of bijzonder aan. Na een aantal details te hebben waargenomen blijkt het geheel wel origineel vormgegeven, geen enkele vormen en/of onderdelen zijn in aangepaste vorm in andere auto's terug te vinden. Aangezien dit in deze tijden gemeengoed schijnt te zijn, is dat op voorhand al een pluspunt. De middenconsole is opgetrokken uit een zilverkleurig stuk kunststof, wat het geheel wat minder eentonig aan laat doen. De rest van het interieur is voorzien van zwart kunststof en stukken stof gelijk aan de stoelbekleding. De materialen doen op het oog niet bijzonder hoogwaardig aan, dit blijken ze gedurende de testrit wel te zijn. Er is zelfs op wegen in de meest erbarmelijke staat geen enkel kraakje waarneembaar, het resultaat van een zeer stijve carrosserie

Ãn een goede assemblagekwaliteit van het dashboard en overige interieurdelen. Hetzelfde dashboard is overigens in licht aangepaste vorm gemonteerd in de legendarische Lancer EVO.

De bestuurder kijkt uit op een duidelijk instrumentarium, opgebouwd uit twee grote en twee kleine klokken. Verder is in een aparte vijfde klok een symbool opgenomen om de bestuurder te attenderen op een eventueel aangekoppelde aanhangwagen. Centraal in de middenconsole is een knop opgenomen voor de waarschuwingslichten, duidelijk en handig. De geteste versie, de Inform, is al voorzien van een relatief flinke standaarduitrusting. Zo zijn airconditioning en elektrische ramen rondom standaard. Met behulp van drie draaiknoppen kan de ventilatie en de airco worden geregeld. Het dashboard komt mede door de vormgeving en de uitvoering niet luxe over, rechttoe rechtaan is een betere omschrijving. De ontwerpafdeling heeft hier duidelijk functie voor vorm laten gaan. Waar de auto tevens op achterblijft is het uitblijven van extraâ€™s, al dan niet in de optielijst, welke het rijden net even comfortabeler maken. Dit hoeft geen nadeel te betekenen natuurlijk, al is het opvallend dat concurrerende modellen van andere fabrikanten dit wel aanbieden.

Waar de testauto echter wÃl in uitblinkt is de geboden ruimte voor een auto in de compacte middenklasse. Zoals bij elke test wordt de ruimte voor- en achterin beoordeelt. Voorin blijkt er een zee van ruimte te zijn, mede te danken aan de hoog opgezette middenconsole. Hierdoor kunnen tevens langbenige bestuurders een comfortabele zit creÃ«ren. Achterin plaatsgenomen is er toch verassend veel ruimte over. De testrijder, 1,8 meter lang, heeft ruimte te over als hij achter zichzelf plaatsneemt. Verder blijkt er ook geen gebrek aan hoofdruimte, deze is zowaar nog indrukwekkender voor een stationwagon. Waar de zit- en hoofdruimte indrukwekkend is, daar blijft de bagageruimte iets achter. Volgens opgave is de ruimte onder de bagageafdekking 344 liter, mede veroorzaakt door de lage raamlijn. Met de achterbankleuning neergeklapt wordt dit 1079 liter. Gezien deze waarde ook geldt voor belading tot de raamlijn, is dit niet een volledig realistische waarde.



Het rijden

De Lancer Wagon lijkt van de buitenkant zo braaf als geen ander. Deze bevooroordeelde gedachtegang wordt gelijk omgezet in een verbazing zodra de eerste bochtencombinatie zich aandient. Dit is namelijk waar de Lancer Wagon nog het meest de technische verwantschap met de EVO laat merken. De afstelling van het onderstel is een prachtig compromis tussen sportiviteit met een vleugje comfort. Heerlijk hoe deze auto zich transformeert tot een stuurmansauto, nadat je bent ingestapt. De carrosserie helt bij dit alles nauwelijks over, waarbij tevens een behoorlijke hoeveelheid comfort behouden blijft. Alleen echt korte hobbels en kuilen op slechte stukken wegdek worden vrij ongefilterd doorgegeven aan de inzittenden.

De aandrijflijn die de bochtensnelheden mogelijk maakt is op papier een stuk minder indrukwekkend. De 1,6 liter krachtbron levert een vermogen van 98pk en een maximaal koppel van 150Nm. Net als bij andere krachtbronnen van de fabrikant uit Japan heeft de motor geen enkele moeite met het draaien van toeren. Het maken van toeren is dan ook vereist om de maximale capaciteiten te ontplooien. De motor is wel heerlijk soepel, resonanties, kantelingen en trillingen zijn het motorblok vreemd. Waar constante snelheden worden aangehouden kan het toerental dus comfortabel laag blijven. Op de lange afstand valt de stilte van de krachtbron op constante snelheden op. Omdat overige rijgeluiden ook niet de overhand hebben blijft het windgeruis over als voornaamste geluidsproductie. Bij het accelereren laat de krachtbron wel goed van zich horen, de aard van het geluid is echter niet storend te noemen.

Het rijden zelf wordt de bestuurder niet moeilijk gemaakt in de Lancer Wagon. De koppeling is prettig licht en heeft een vriendelijk â€˜zachtâ€™ aangrijpingspunt. De versnellingspook werkt prettig Japans direct. Dit betekent een strak gespatieerd patroon, waarbij de schakelwegen kort zijn. De versnellingsbak heeft, in tegenstelling tot bij veel andere auto's, totaal geen probleem met snel schakelen. Op de werking van de remmen is weinig tot niets op te merken. De capaciteit van de reminstallatie is ruim voldoende, de pedaaldruk bij fors remmen wordt wel relatief hoog. Persoonlijk vind ik het prettig dat de remmen direct aangrijpen. Ook het sturen gaat met voldoende gevoel, al is de besturing niet erg direct. Met een redelijke hoeveelheid feedback krijgt de bestuurder de staat van het wegdek door. De rechthoudstabiliteit blijkt ook goed te zijn, getuige het rustige gedrag van de auto in het noodweer op hogere snelheden.



Slot

De Mitsubishi Lancer Wagon laat vooral een onuitwisbare positieve indruk achter voor wat betreft het rijden. De afstemming van de motor op de versnellingsbak is heerlijk direct. Ondanks de relatief bescheiden motorisering van de testauto is het vermogen voldoende om te genieten van de rijkwaliteiten van deze auto.

â,-16.999, dat is wat de Mitsubishi Lancer Wagon 1.6 Inform moet kosten. Dit is al een zeer aantrekkelijk bedrag voor een stationwagon uit deze klasse, echter, nu biedt Mitsubishi tijdelijk het actiemodel Ebony aan voor hetzelfde geld. Deze uitvoering biedt naast 15 inch lichtmetalen velgen ook nog side skirts en afstandsbediening voor de centrale vergrendeling. Een vergelijking met de concurrenten in deze klasse is

prijstechnisch gezien niet mogelijk. Concurrenten van gelijk formaat en uitvoering zijn minimaal drie- tot vierduizend euro duurder. Het traditioneel ontworpen in- en exterieur en de beperkte optielijst kunnen een oorzaak hiervoor zijn. Als de koper over deze drempel kan stappen, heeft deze een auto welke meer rijplezier biedt voor minder geld. Gezien de prijs, het ruimteaanbod, het kwaliteitsgevoel en vooral de rijkwaliteiten van de auto kan bijna gesproken worden van een "koopje". Potentiële kopers in deze klasse wordt dan ook van harte aanbevolen om vooral eens een proefrit te maken in de Lancer Wagon.

Plus

- + Heerlijk weggedrag
- + Ruimte
- + Afstemming motor/versnellingsbak

Min

- Bedaagd in- en exterieur
- Trekkraft onderin
- Beperkte optielijst