

Mitsubishi Space Star 1.0 Intense+ | 71 pk | € 14.190



Suzuki Celerio 1.0 Exclusive Auto Gear Shift | 68 pk | € 14.199

THAISE ZAKJAPANNERS

Cornelis Kit • Fons Klappe



Mitsubishi heeft de Space Star een opfrisbeurt gegeven. Niet alleen het uiterlijk heeft aandacht gekregen, ook onderhuids zijn er verbeteringen doorgevoerd. Is dat genoeg om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden? We zoeken het uit in een rechtstreekse confrontatie met een ander Japans kleintje uit Thailand: de Suzuki Celerio.

Om meteen met het goede nieuws te beginnen: dankzij deze ingrijpende facelift is de kleine Mitsubishi Space Star een eind opgeknapt. Had hij voor de facelift een vrij anoniem en inwisselbaar voorkomen, bij de nieuwe valt op dat hij tussen de koplampen een echte grille heeft gekregen. Verder geeft het toegevoegde chroomwerk het geheel net even wat meer cachet. En ook achter het gewijzigde voorkomen heeft Mitsubishi het één en ander aangepast. Om te zien waar de auto nu staat, hebben we de Space Star voor een vergelijk naast de Suzuki Celerio gezet in een Thais onderonsje. Thais? Jazeker! Hoewel Mitsubishi en Suzuki beide Japanse merken zijn, worden deze auto's in elkaar gezet in de Thaise vestigingen van de fabrikanten. Je moet wát om de prijs laag te houden. En ze zijn in die opzet geslaagd: de Space Star staat al vanaf € 9.990 in de prijslijst en voor slechts negen euro meer heb je een Celerio: een verwaarloosbaar verschil. We hebben het dan wel over de basisversies en dat zijn de auto's in ons

vergelijk bepaald niet. Althans, wel qua motorisering, maar niet qua uitrusting. De Mitsubishi heeft de complete Intense+-uitmonstering en kost zo € 14.190, terwijl de Celerio 1.0 Exclusive Auto Gear Shift voor € 14.199 mee mag. Opnieuw een niet noemenswaardig verschil, met de kanttekening dat de toevoeging 'Auto Gear Shift' betekent dat de Celerio een automatische

versnellingsbak heeft en dat hij met een normale handbak € 1.800 goedkoper is.

FUNCTIONALITEIT VOOROP

Net als de neus is ook de achterkant van de Space Star gewijzigd: de achterlichtunits hebben een nieuwe indeling en in de hertekende bumper zitten nu reflectoren. Mitsubishi heeft de Space Star een stijver onderstel gegeven. Niet dat hij daarmee plankhard is geworden, absoluut niet zelfs. Van het tweetal op deze pagina's is de Space Star nog altijd de softere, iets wat ook merkbaar is in de besturing, want die is afstandelijk en gevoelloos. Bij de Celerio voelt het allemaal net even wat steviger en stabiel aan, zonder dat dit ten koste gaat van het comfort. Ook het interieur van de Space Star is geretoucheerd. Niet dat het plotseling een speels geheel is geworden, verre van: het is nog altijd uit hard plastic opgetrokken zakelijkheid die overheerst. Functionaliteit staat voorop en dat heeft geresulteerd in een overzichtelijk dashboard, waarbij alle knoppen en schakelaars zich





1 A De telefoon bedien je met de knoppen aan het stuur. B Echt nodig is een toerenteller niet bij een automaat, maar informatie-stress levert hij ook weer niet op. C Geef de pook een tikje naar links en je schakelt zelf. **2** Met behulp van een hefboom verstel je de hoogte van de zitting. **3** De kleine trommeltjes achter het grote wiel tonen een beetje iel, maar ze vertragen prima. **4** R, N, D, maar je kunt je dus ook zelf met het schakelen bemoeien.



zonder moeite laten bedienen. Hier neemt de Mitsubishi overigens geen afstand van de Suzuki, want daarvoor geldt hetzelfde. Wel is het zo dat de middenconsole in de Celerio met een vloeiende bocht in het dashboard overgaat. Het ziet er mooi uit, dat wel, alleen betekent het dat je er met je been tegenaan zit als je wat langer bent. En dat wordt op den duur een beetje vervelend. Sinds de update van de Space Star bieden de stoelen iets meer steun, zodat je in de Mitsubishi net even beter zit dan in de Suzuki. Opmerkelijk genoeg hebben deze kleintjes een ruim interieur. Je hoeft je niet op te vouwen, ook niet achterin. Suzuki heeft dat zelfs nog iets beter voor elkaar dan Mitsubishi. Dat zien we bij andere A-segmenters nog wel eens anders. Ook als het om de kofferbak gaat, biedt de Celerio net even meer ruimte: 254 liter tegen 235 liter voor de Space Star.

PIT VOOR DRIE

Beide auto's hebben onder de motorkap een 1,0-liter driecilinder, die in de Space Star



SUZUKI CELERIO 1.0 AUTO GEAR SHIFT
TOP 155 KM/H | 0-100 IN 14,9 S

net als vóór de facelift goed is voor 71 pk en 88 Nm. De Celerio-motor doet daar slechts marginaal voor onder: 68 pk en 90 Nm. Maar op papier mag het verschil dan nagenoeg non-existent zijn, in de praktijk is dat wel even anders. De Mitsubishi-motor moet even op gang komen; onderin heeft hij weinig in de melk te brokkelen. Om vlot met het verkeer mee te komen, moet je regelmatig schakelen. Nu is dat laatste geen ramp, want Mitsubishi heeft de Space Star een nieuwe versnellingsbak meegegeven die nauwelijks kracht vraagt

om van verzet te wisselen. Het gaat echter ook vrij gevoelloos, al is het wel beter dan het was. Wanneer je niet zelf wilt, mag of kunt schakelen en bent aangewezen op een automaat, dan heeft Mitsubishi een CVT in de aanbieding. Deze traploze transmissie kost € 1.800 en is verkrijgbaar op de uitvoeringen Cool+ en Intense, niet op de hier geteste Intense+. De Suzuki-motor kennen we als iets levenslustiger dan de driecilinder van Mitsubishi, zij het dat die levenslust nu enigszins wordt getemperd door de versnellingsbak. Deze automaat is een gerobo-

Dankzij een ingrijpende facelift is de Space Star een eind opgeknapt



MITSUBISHI SPACE STAR 1.0
TOP 172 KM/H | 0-100 IN 13,0 S

1 A Audio en telefoon bedien je met de handen aan het stuur. B De sleutel kun je op zak houden; de Space Star heeft een startknop. C Het opgefriste instrumentarium is prima afleesbaar. **2** Een kleine haak om je jas op te hangen: het hoeft niet ingewikkeld te zijn. **3** Een gleuf in het plastic waar je de gesp van de veiligheidsgordel in stopt, zodat die niet rondslingert. **4** De stoelhoogte regel je eenvoudig met een draai aan de knop. **5** Knipperlichten in de spiegels.

tiseerde handbak, wat betekent dat een stuk regeltechniek het koppelen en schakelen van je overneemt. Het is de simpelste en productietechnisch goedkoopste manier om een automatische aandrijflijn te creëren. Doordat de basis een handbak is, kost het de techniek wat tijd om te koppelen en van versnelling te wisselen. Veel meer tijd dan dat je doorgaans zelf nodig hebt voor dezelfde actie bij een handbak. Er is dus een vrij lange schakelpauze, die ook nog eens ingeluid wordt door het automatisch gas terugnemen. Toegegeven: de Celerio is

geen sportwagen, dus wat klagen we? Probleem is dat het door de elektronica gekozen moment om te schakelen telkens weer vrij onverwacht komt. Het doet denken aan de eerste geautomatiseerde handbakken van rond de eeuwwisseling, zoals we die tegenkwamen in de 3L Lupo, het zuinigheidswonder van Volkswagen. Gelukkig biedt de Celerio ook de mogelijkheid om met een tikje tegen de pook zelf aan te geven dat er geschakeld moet worden. Dan komt de schakelpauze in elk geval niet als een verrassing en wordt er ook niet meteen terug-





Bij de Celerio voelen onderstel en besturing net even wat steviger en stabiel aan



geschakeld – met het bijbehorende tijd-verlies – op het moment dat je het gaspedaal intrapt om nog even snel een kruispunt over te steken. Want verrassingen zijn leuk, onaangename verrassingen een stuk minder. Opmerkelijk is dat Suzuki voor de Celerio met geautomatiseerde versnellingsbak een hoger verbruik opgeeft dan voor de handbak (1 op 23,3 om 1 op 27,8). De robot zou toch als geen ander de schakelpunten van Het Nieuwe Rijden moeten kennen. Bij Mitsubishi is het net andersom: de versie met CVT verbruikt juist minder dan de handbak (1op 25,6 tegen 1 op 25,0). Tijdens onze test halen de auto's die laboratoriumwaarden trouwens allebei niet. Voor de Mitsubishi noteren we een verbruik van 1 op 16,7 en voor de Suzuki 1 op 16,4, ook hier een minimaal verschil.

WEINIG OPTIES

Om de snelheid er weer uit te halen, hebben de Mitsubishi en Suzuki allebei een prima set remmen meegekregen. Voor de noodstops van 100 km/h tot stilstand en van

50 km/h tot stilstand heeft de Space Star steeds 40 centimeter meer nodig, maar hij haalt altijd nog keurige waarden, waar veel soortgenoten niet bij in de buurt komen. Mocht het onverhoopt toch misgaan: bij de Euro NCAP-botsproef scoort de Mitsubishi vier sterren en de Suzuki drie. Kijken we naar de veiligheidsvoorzieningen, dan houden de lijstjes elkaar in evenwicht. Alle gangbare systemen zijn aanwezig, alleen is er geen veiligheidshulp bij te bestellen. Je zult het dus moeten doen met wat er standaard wordt geleverd. De optielijsten zijn überhaupt erg kort. Af fabriek kun je alleen metallic-lak als extraatje aanvinken. Daarnaast biedt Suzuki nog een paar dealeropties, zoals parkeersensoren, sportievere wielen en meer garantiejaren. Normaal gesproken heb je namelijk drie jaar garantie op de Celerio, maar die kun je voor € 239 uitbreiden met één jaar en voor € 441 met twee jaar tot een maximum van vijf jaar. Mitsubishi verleent standaard vijf jaar garantie op de Space Star en die is niet uit te breiden. **AW**

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

	MITSUBISHI	SUZUKI
TECHNIEK		
Motor	3-cil. in lijn	3-cil. in lijn
Cilinderinhoud	999 cc	998 cc
Max. vermogen	52 kW/71 pk bij 6.000 tpm	50 kW/68 pk bij 6.000 tpm
Max. koppel	88 Nm bij 5.000 tpm	90 Nm bij 3.500 tpm
Uitstoot CO ₂	92 g/km	99 g/km
Aandrijving	voor	voor
Aantal versnellingen	5, handgesch.	5, semi-automaat
Remmen vóór/achter	gev. sch./trom.	gev. sch./trom.
Bagageruimte	235-910 liter	254-1.053 liter
Gewicht	820 kg	790 kg
Laadvermogen	470 kg	470 kg
Aanhanger (geremd)	0 kg	400 kg

KOSTEN

Prijs	€ 9.990	€ 13.199
Prijs uitvoering	€ 14.190	€ 14.199
Prijs testauto	€ 14.780	€ 16.196
Bijkomende kosten	€ 660	€ 649
Wegenbelast./3 mnd.	€ 55 - € 63	€ 55 - € 63
Energiecijfer/bijtelling	B/14%	C/14%
Garantie	5 jr./100.000 km, 12 jaar carrosserie	3 jr., onbepert, 6 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	20.000 km/1 jaar	15.000 km/1 jaar

PRESTATIES

0-50 km/h	4,8 s	5,3 s
0-80 km/h	9,4 s	10,4 s
0-100 km/h	13,0 (13,6*) s	14,9 (15,2*) s
50-80 km/h in 3/4/D	7,8/11,6 s	5,2 s
80-120 km/h in 4/5/D	17,4/24,0 s	12,6 s
Topsnelheid*	172 km/h	155 km/h

* = fabrieksopgave

REMMEN

50-0 km/h	9,7 m	9,3 m
100-0 km/h	37,9 m	37,5 m

TOERENTAL

130 km/h	3.300 tpm	3.400 tpm
----------	-----------	-----------

Meetcondities: temperatuur: 14 °C, weer: bewolkt, asfalt: droog

RESTWAARDE

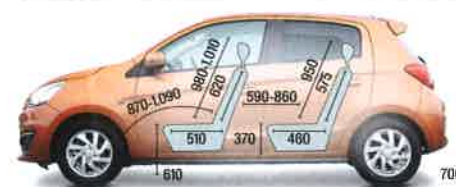
MITSUBISHI	6
SUZUKI	7



Een restwaardeprocent meer of minder heeft bij de goedkope A-segmenters in euro's natuurlijk veel minder gevolgen dan bij dure SUV's. Het restwaardeverschil tussen de twee Thaise Japanners blijft dus vooral voor je portemonnee erg beperkt. Tot de restwaardetop in hun segment behoren beide modellen echter niet.

De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als rapportcijfer. Dat cijfer is een gemiddelde waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar, tenzij een voor deze auto's representatieve kilometersstand. **bt | forecasts**

MATEN in mm



lengte 3.710, wielbasis 2.450, breedte 1.665, hoogte 1.500, interieurbreedte voor 1.380, interieurbreedte achter 1.330, draaicirkel 9,2 m, banden Bridgestone Ecopia, 165/65R14

MITSUBISHI



lengte 3.600, wielbasis 2.425, breedte 1.600, hoogte 1.540, interieurbreedte voor 1.340, interieurbreedte achter 1.310, draaicirkel 9,4 m, banden Yokohama BlueEarth, 175/55R15

SUZUKI

BRANDSTOFVERBRUIK

	Fabrieksopgave in l/100 km	Testverbruik in l/100 km	Tankinhoud in liters	Actieradius in kilometers
MITSUBISHI	4,0 (1:25)	6,0 (1:17)	35	583
SUZUKI	4,3 (1:23)	6,1 (1:16)	35	575

Volgens opgave moet de Mitsubishi een stuk verder kunnen komen op een liter benzine dan de Suzuki, maar in de praktijk blijken de verschillen klein. Wellicht dat de semi-automaat van de Celerio nog net even beter weet wanneer er geschakeld moet worden dan wij.

CONCURRENTEN



Dacia Sandero TCe 90, vanaf € 11.190.



Kia Picanto 1.0, vanaf € 10.095.

EINDOORDEEL

Mitsubishi heeft de Space Star op een aantal punten strakgetrokken, zowel cosmetisch als technisch. De Japanners hebben zo veel vertrouwen in hun product, dat ze vijf jaar garantie geven. En inderdaad: de Space Star doet weinig verkeerd, maar daar staat tegenover dat hij nergens in uitblinkt. Rijgedrag en aandrijflijn laten een weinig geïnspireerde indruk achter. De vanbuiten iets compactere maar vanbinnen minstens zo ruime Suzuki doet dat net iets beter. De Celerio heeft de fijnere rijeigenschappen van het tweetal en schrijft ook minder snel af. Het zijn slechts kleine verschillen, maar al met al maakt het de Celerio de betere auto in deze test.

RANGLIJST



1 Suzuki Celerio

Suzuki krijgt het voor elkaar om bij een uiterst compacte verpakking een auto te creëren waarin je alleszins fatsoenlijk zit. Bovendien vertoont de Celerio voor zo'n kleintje een vrij volwassen rijgedrag. Wie er niet per se een hoeft, doet er goed aan de automaat te laten voor wat die is.



2 Mitsubishi Space Star

De facelift heeft de Space Star een beter uiterlijk gegeven, een andere auto is het er echter niet van geworden. In de testuitvoering heeft Mitsubishi hem keurig aangekleed. Het verhuut alleen niet dat de auto een emotioneel onderstel heeft en een motor die niet uitblinkt in levenslust.



SCOREKAART

	MITSUBISHI	SUZUKI
Aandrijflijn	●●●○○ De motor wil pas bij hogere toeren een beetje gaan.	●●●○○ De halfautomaat werkt te traag en onvoorspelbaar.
Rijden	●●○○○ Soft onderstel en een afstandelijke en gevoelloze besturing.	●●●○○ De Celerio maakt een steviger en stabielere indruk dan zijn rivaal.
Uitrusting	●●●○○ Keurig aangekleed, zeker voor het A-segment.	●●●○○ We zien kleintjes die een stuk kaler zijn dan deze.
Ruimtegebruik	●●●○○ Ook met een bovengemiddelde lengte kun je er netjes in.	●●●○○ Gezien zijn buitenafmetingen verrassend ruim vanbinnen.
Interieur	●●●○○ Weinig fantasievol ingericht.	●●●○○ Zakelijk plastic alom.
Veiligheid	●●●○○ Geen trendsetter, al heeft hij wel een hele batterij airbags.	●●●○○ Alle basissystemen zijn aanwezig en de remweg is prima in orde.
Gebruikskosten	●●●○○ Keurig verbruik, vijf jaar garantie, alleen een serieuze afschrijving.	●●●○○ Z'n waardeverval compenseert de kortere garantie ruimschoots.
Uitstraling	●●●○○ De nose job heeft de Space Star goed gedaan.	●●●○○ Geen trendsetter maar je rijdt zeker niet voor schut.

