



Michel van Breugel

Intro

De verkoop van de cabriolet™s met stalen vouwdak zit in de lift. De nieuwe Mitsubishi Colt CZC opereert in het B-segment waar Peugeot eind 2000 het voorbeeld gaf met de introductie van de 206CC. Het concept sloeg aan en spreidde zelfs uit naar een hogere klasse. In de eigen rangen bleef de Peugeot 206CC opvallend lang een alleenstaander. Daar komt nu snel verandering in, want na de Opel Tigra TwinTop en de Nissan Micra C+C, treedt nu ook de Mitsubishi Colt CZC in het strijdperk.

De Colt CZC is leverbaar als 1.5 met 109pk en als 1.5 Turbo met 150pk. Wij reden vandaag met de 'normale' 1.5 CZC Invite.

Kan de Colt CZC het hoofd koel houden in het B-segment van klap-daken?



Het exterieur

De wagen gaat prat op een Europees design en ontstond in nauwe samenwerking met Pininfarina, waar hij ook gebouwd wordt. Als basis diende de 5-deurs uitvoering van de Colt, omdat die 6 cm meer overhang bood t.o.v. de 3-deurs. Mitsubishi wil met de Colt CZC zijn verleden als automerk terug oproepen en tevens design als verkoopargument benadrukken. De nu tot definitieve serieproductie gerijpte Colt CZC krijgt een stalen vouwdak van OASys, een Webasto-dochter, die zelfs een eigen fabriekje binnen de muren van Pininfarina operationeel maakte, om het dak naast de lopende band te bouwen. Mitsubishi zweert bij eenvoud voor wat de dakconstructie betreft. Daarom zijn er slechts twee panelen die moeten wegvouwen en vinden we het bekende systeem met twee manueel te bedienen vergrendelhaken op de hoeken van de voorruit,



gecombineerd met een elektrische schakelaar voor het grote werk. Het is overigens de enige auto in deze klasse met de genoemde klemmen.

Het openen van het dak, wat precies 22 seconden duurt, kan enkel vertoond worden bij stilstaande wagen en met het afdeknetje in de koffer in de haakjes vergrendeld. De schakelaar zit overigens ongewoon op het paneeltje bij de bestuurder gegroepeerd met de knoppen voor de elektrische ruiten.

De wagen is als open ontworpen, en dan smoelt de CZC ook het best. Dat wil niet zeggen dat hij in gesloten toestand niet fraai is. De lijnen van de voorruit worden ook dan mooi doorgezet in de koets.

Bij het instappen is het oppassen geblazen dat het hoofd niet tegen de A-style aankomt, aangezien deze erg ver doorloopt. Dat is noodzakelijk om de dakoverspanning te halen aangezien er gekozen is om 2 dakpanelen te gebruiken. Bij veel coupé-cabrio modellen wordt de kont hoger doordat het dak een plekje moet krijgen. Bij de Colt CZC is dit ook waarneembaar, echter is het niet ontzettend ingrijpend. Alleen als je recht naar de achterkant kijkt valt het enigszins op.

De 16 inch lichtmetalen velgen maken deze Colt een stuk ‘dicker’ dan de standaard stalen velgen met wioldoppen. Overigens is dit lichtmetaal standaard op de ‘Invite’™ waar wij mee reden.

Het windscherm wat de achterbank bedekt is op deze demowagen een optie waar de prijs nog niet van bekend was. Het windscherm is overigens een aanwinst voor het rijplezier, maar daar later meer over.



Het interieur

Bij het instappen valt al op dat het interieur van de CZC niet verschilt van de al bekende Colts.

Het dashboard oogt in eerste instantie wat plasticachtig. Het had naar mijn mening iets meer "streelvriendelijker"™ gemogen. Op het zit meubilair aan beland geven deze een goede zijdelingse steun. Voor de wat langere Nederlanders onder ons zijn de stoelen iets aan de korte kant als het gaat om de leuning en het zitvlak. De bestuurders en passagiersstoel is in de "Invite"™ in hoogte verstelbaar. Ook de overige verstelmogelijkheden zijn voldoende om een prettige zithouding aan te nemen.

Voor â,-1000.- biedt Mitsubishi het genoemde "Invite"™-pakket aan, zoals in deze



gereden auto is opgenomen. Het pakket bevat een totaalwaarde van â¬3500.- aan extraâ¬™s: airco, centrale deurvergrendeling, mistlampen voor, geluidsinstallatie met stuurbediening, elektrische raambediening en nog wat van die zaken die we tegenwoordig als vanzelfsprekend beschouwen.

Het stuurwiel is lekker klein en bijna spartaans te noemen. Het ligt erg lekker in de hand en heeft een goede, maar eenvoudige, bediening voor de geluidsinstallatie aan de rechter-achterkant van het stuur.

De klokkenwinkel doet in eerste instantie denken aan een andere automerk, maar waarom zou je het wiel uitvinden als die al is uitgevonden!? De afleesbaarheid is goed, ook al missen we een temperatuurmeter.

De middenconsole is simpel, maar ergonomisch in orde. De radio en de temperatuurregeling zijn eenvoudig te bedienen.

Het display wat bovenop de middenconsole is geplaatst is slecht afleesbaar, of er nu in felle zonlicht wordt gereden of in de schaduw. Dit display geeft zaken weer als het (huidige) verbruik, de tijd en de gekozen radiofrequentie.

De opbergruimte in de Colt is goed te noemen. De portiervakken zijn groot genoeg voor wat etenswaren of kunnen dienen als kaartenbakken. Onderaan de middenconsole en tussen de voorstoelen zijn verschillende vakjes, en ook het dashboardkastje is aan de ruime kant. In deze versie is er zelfs een gedeelte wat door de airco wordt gekoeld zodat een 1,5L fles heerlijk op een aangename temperatuur blijft.

Over de achterbank kunnen we kort zijn: die is er wel, maar nauwelijks bruikbaar. Het is er zeker niet beter gesteld dan in de Peugeot 206CC die al vaak bekritiseerd werd voor een utopische achterbank.

Ik zou niet weten hoe je er kinderen in zou kunnen lepelen, maar de ruimte die wordt geboden kan als extra bergplaats op de 190 liter kofferruimte die resteren bij weggeplooid dak functioneren.

Overigens: wat moeten die kids achterin met een centraal in de bank aangebrachte asbak?

De ruimte die er achterin de kofferruimte ontstaat wanneer het dak dicht is, is nog opmerkelijk groot.

De laadruimte met open dak bedraagt dan ook 460 liter, als het dak dicht is bedraagt deze ruimte nog 190 liter. Zonder de afdekrol te sluiten gaat het dak overigens niet dicht. Dit is een beveiliging wat voorkomt dat het eventueel fout kan aflopen met de bagage.

De bolle hoge daklijn zorgt ervoor dat er voldoende hoofdruimte is in gesloten toestand. Wanneer het dak gesloten is geeft het binnen een wat benauwd gevoel.



Het rijden

Zoals gezegd monteert Mitsubishi in de Colt CZC twee type™s van de 1.5 motor,

mÃ©t en zonder turbo.

De gereden 1.5 16V levert een vermogen van 109pk bij 6000tpm. Het maximumkoppel bedraagt 145Nm bij 4000tpm.

Hiermee is de auto nog opvallend vlot. De sprint naar 100kmh vanuit stilstand is dan ook in 10,5 seconden een feit.

Het open rijden is op zoâ€™n mooie dag als vandaag een hele beleving. Het geeft je een heerlijk gevoel van vrijheid. Na wat kilometers op binnenwegen draaien we de snelweg op. Tijdens het opdraaien van de snelweg nog even snel de ramen omhoog om wat minder rijwind in de auto te creÃ«ren.

Nu valt op dat de aÃ«rodynamica dik in orde is. Bij 120kmh blijft een gesprek zonder stemverheffing mogelijk.

Men zit goed uit de wind, maar bij een lengte van 1.90m toch wat hoog waardoor de voorruit minder bescherming biedt als wat je in eerste instantie zou denken. Hierdoor wordt overigens wel weer het gevoel van het â€˜openâ€™ rijden benadrukt.

De wervelwind die vaak aan de achterkant van de auto optreedt wordt door het eerder genoemde windscherm afgehouden. Het is echt een aanwinst en zeker als optie aan te raden. Het maakt het, vooral het wat harder rijden, een stuk aangenamer.

Tijdens het cruisen over de boulevards van verschillende badplaatsen valt op dat de auto zeer wendbaar is tijdens het drukke verkeer. De motor is voldoende vermogend en stil bij constante snelheden. Bij (fel) optrekken is het motorgeluid wel flink aanwezig, maar door het sportieve geluid niet direct hinderlijk.

De wagen laat zich opmerken door een zeer geslaagde stijfheid van het koetswerk en de afwezigheid van storende carrosseriegeluiden. Ook bij geopende toestand zijn de dakdelen in de kofferruimte niet hoorbaar bij wat sneller bochtenwerk.

De ophanging is wat hard, vrij sportief, maar ook ideaal voor rustig te cruisen.

De stuurinrichting werkt precies, maar laat wel wat trillingen voelen van het wegdek.

In deze warmte heb ik een stuk met een dichte kap gereden op een gecombineerd parcours, om ook deze ervaring waar te kunnen nemen.

In dichte toestand is de Colt CZC niet veel anders dan de Colt CZ3. Uiteraard is er iets

Mitsubishi Colt CZC 1.5 Invite

meer windgeruis, maar echt opvallend veel is het niet. Dit is dan ook het grote voordeel en sterk punt van een stalen dak.

Het testverbruik is correct maar niet sensationeel. Het is geen wagen om flink op zâ€™n staart te trappen.

Er kwam tijdens de 200km durende test een gemiddelde waarde uit van $\pm 7,5$ l/100 km. Daarbij moet gezegd worden dat er 90% van de tijd open is gereden, wat het verbruik beïnvloed kan hebben.



Slot

De Mitsubishi Colt CZC is een nieuwe aanwinst in het B-segment, en zeker voor de

koper die opzoek is naar een leuke kleine coupé-cabrio met stalen dak.

Het is een wagen waar je heerlijk mee kan cruisen en die ook comfortabel blijft bij hogere snelheden.

Het is een lekker rijdersautotje waar de bestuurder veel plezier mee kan beleven wat ook mede mogelijk wordt gemaakt door de directe stuurinstallatie.

De Colt CZC heeft in praktijk eigenlijk maar 3 echte concurrenten in dit segment, te weten de Nissan Micra C+C, de Opel Tigua Twintop en de Peugeot 206CC.

De Mitsubishi Colt CZC 1.5 Invite zoals hier gereden heeft een prijskaartje van â,-22.999.- , â,-1000.- meer dan het basismodel.

De Nissan Micra C+C 1.6 Tekna zou â,-21.850 moeten opbrengen. De Opel Tigua Twintop 1.4 Â± â,-23.500.- en de Peugeot 206CC Â± â,-25.000.-

Hierdoor kan geconcludeerd worden dat de Colt CZC qua aanschafprijs maar Ã©Ã©n concurrent heeft, de Nissan Micra C+C. Echter is het zo dat de Mitsubishi Colt CZC pas begint waar de Micra C+C eindigt als het op motorvermogen en prestaties aankomt.

Plus

- + Rijplezier
- + Wendbaarheid
- + Kofferruimte in gesloten toestand dak

Min

- Been- / zitruimte achterbank
- Klembevestiging dakconstructie
- Leesbaarheid display middenconsole