



Martijn Verhoef
21 oktober 2015

Spaar-SUV

In 2013 werd de Outlander PHEV in ons land meer dan 10.000 keer besteld, zonder dat er door de kopers ook maar één kilometer in was gereden. Een grote gok voor de zakelijke rijders die hun kans op nul procent bijtelling of de zelfstandigenaftrek wilden veiligstellen. Veel berijders ruilden auto's uit het premium segment in, waardoor de overstap op de plug-in SUV een hele overgang was. Toch maakte de Japanner veel beloftes waar, want de auto was uniek in zijn klasse door de 1.500kg aan te trekken gewicht, vierwielaandrijving en vijf volwaardige zitplaatsen, terwijl de auto toentertijd voordeliger geprijsd was dan een Ampera of Prius Plug-In.

Anno 2015 is de situatie behoorlijk veranderd. Het aanbod van bijtellingsvriendelijke auto's is uitgebreid, waardoor auto's als de Passat GTE en de A3 e-tron flink wat marktaandeel opsnoepen. Bovendien is het bijtellingsvoordeel in 2016 in mindere mate aanwezig, aangezien op plug-ins dan minimaal vijftien procent moet worden bijgeteld. Mitsubishi liet zich hierdoor niet weerhouden om een gefacelifte versie van de Outlander PHEV te presenteren. De laatste maanden van 2015 zit het merk nog

gebakken, maar kan de hybride SUV ook daarna nog van enige betekenis zijn?



Eleganter voorkomen

Wanneer we een rondje lopen om de vernieuwde Outlander is het snel duidelijk waarom de auto enigszins omstreden is. Voor veel mensen is het namelijk onbegrijpelijk dat een uit de kluiten gewassen SUV op zoveel belastingvoordeel kan rekenen. De auto lijkt zich er niet om te bekommeren en het opnieuw vormgegeven front, voorzien van een nieuwe grille, veel chroom en LED-koplampen, kijkt zelfverzekerd de wereld in. En profiel vallen met name de doorlopende achterlichten op, samen met de chromen daklijsten. Op het dak prijkt nu een fraaie haaienvin, in plaats van een ouderwetse antenne. Ook aan de achterkant is chroom toegevoegd, maar met name de nieuw gevormde achterlichten vallen op. Wat ons betreft stonden de witte achterlichtunits van het pre-facelift model hem wat beter, maar de achterkant is wel mooi in lijn met de rest van Mitsubishi's terreinwagens. De bumpers van de auto zijn iets anders dan die van zijn niet-hybride broers en de 18 inch Two-Tone lichtmetalen wielen zijn ook alleen op de PHEV te krijgen. Deze wielen en de Silky White lak met

pareleffect maken van de auto een strakke verschijning.



Flinke verbeteringen

Zoals eerder gezegd kwamen veel berijders van de Outlander uit premium auto's. Het interieur van de Outlander was voor hen in 2013 een grote stap terug, door het vele kunststof en materialen van niet altijd even mooie makelij. Mitsubishi heeft goed geluisterd naar de kritiek en de verbetering is goed zichtbaar in het vernieuwde interieur. Het stuurwiel is met een mooie laag leer bekleed en de knoppen voelen veel fijner aan. Ook de tellers worden overkoepeld door mooi gestikt leer en in de middenconsole en boven het dashboard kastje is hout-imitatie aangebracht. Hoewel dat laatste een beetje kitscherig aandoet, is de algemene indruk dat het interieur behoorlijk opgewaardeerd is. Het infotainment werkt fijn, het aanraakscherm werkt snel en de graphics zijn in orde. Het is alleen jammer dat de menu-opbouw in eerste instantie onduidelijk is, intuïtief zoeken naar een instelling wordt lastig gemaakt. De fysieke knoppen rondom het scherm zijn wat groter gemaakt, waardoor de bediening fijner is.

Bovendien zijn de stoelen aangepakt. Waar ze eerst nog een te korte zitting hadden, is de zitpositie voor de bestuurder en bijrijder flink verbeterd. Een verstelbare lendensteun ontbreekt nog steeds helaas, maar de ondersteuning is goed te noemen. Voor de achterpassagiers is er niets veranderd. Ze zitten nog steeds behoorlijk rechtop en de bekleding is vrij glad, maar drie volwassenen hebben achterin geen gebrek aan zit-, hoofd- en beenruimte. Het materiaal op de deurpanelen is ook aangepakt. De raambediening is mooi omlijst en de panelen zelf zijn met dikker leer en kunststof bekleed.



Focus op comfort

Eenmaal op pad met de Outlander PHEV valt voornamelijk de rust aan boord op. De geluidsisolatie is verbeterd, waardoor windgeruis en bandengerol tot een minimaal niveau doordringen. Ook als de benzinemotor aanslaat is dat geluid niet storend aanwezig. De auto accelereert in volledig elektrische modus snel genoeg en wanneer de drie motoren samenwerken is de auto ronduit vlug te noemen. Het volledige

rijgedrag is gespitst op het zo comfortabel mogelijk vervoeren van de inzittenden. De besturing is licht en in bochten helt de koets over, waardoor ze met beleid genomen dienen te worden. Op rechte stukken worden oneffenheden keurig weggefilterd, de auto is alleen wel zijwindgevoelig.

Waar het bij de PHEV met name om gaat is het brandstof en energieverbruik. En dan blijkt dat van tevoren goed moet worden overwogen of de Outlander bij de te rijden kilometers past. Tijdens een werkdag, waarbij de gemiddelde Nederlander zo'n 22 kilometer enkele reis aflegt, is de Outlander gemakkelijk in staat om de reis volledig elektrisch te volbrengen. Het wordt vanzelf een sport om zover mogelijk op een volle accu te komen, waardoor wij na een werkweek gemiddeld 1,6 liter per 100 km verbruikten en de enkele reis van 42 kilometer telkens volledig elektrisch konden afleggen. Je moet dan uiteraard de mogelijkheid hebben om tussendoor op te laden en bereid zijn het rijgedrag aan te passen. Bij het diep intrappen van het gaspedaal slaat namelijk meteen de benzinemotor aan, ook als de auto in de eco-modus staat. Er is geen sprake meer van geloei van de motor, de automaat doet goed zijn werk. Het laden zelf werkt erg gemakkelijk: de laadkabels zijn lang genoeg en er is verlichting aangebracht bij de laadklep, wat het proces in het donker vergemakkelijkt. Vanaf de Executive Edition is via een app op de telefoon het laadproces te volgen en kan ook erg gemakkelijk het interieur voorverwarmd en gekoeld worden.

Op lange ritten is het effect van de elektromotors minimaal, en komt het werk met name op de benzinemotor neer. Dit heeft als gevolg dat we op een lange rit naar Hamburg een gemiddeld verbruik van 7,8 liter op 100 km noteren. Wanneer alle laadkansen worden benut, is de auto erg efficiënt te noemen. Maar wanneer er geen mogelijkheden zijn om tussendoor op te laden, lust de auto een aardige slok benzine. Hoewel het benzineverbruik voor een ruim 1.800 kilo zware SUV met vierwielaandrijving nog alleszins redelijk is te noemen. De Instyle+ is voorzien van een aantal veiligheidssystemen, waarbij opgemerkt moet worden dat die systemen behoorlijk bemoeizuchtig zijn en er met enige regelmaat alarmgeluiden te horen zijn. Zo wordt een uitgeschakelde rijbaanhulp na opnieuw starten automatisch weer ingeschakeld.



Goede zakelijke deal

Wij rijden met de Instyle+, het absolute topmodel in de Outlander-reeks. De prijzen beginnen bij 41.990 euro voor de Business Edition. Dit model is voor volgend jaar ook erg interessant, want met 15 procent bijtelling is de netto bijtelling nog steeds aantrekkelijk. Keyless entry, licht- en regensensoren en een navigatiesysteem zijn standaard, evenals cruise control en een bluetooth carkit. De 44.490 euro kostende Executive Edition voegt een standkachel en het premium audiosysteem toe, waarbij de kanttekening moet worden geplaatst dat de subwoofer in de kofferbak veel ruimte opslokt en aftermarket aandoet. De Instyle is voorzien van een vrij trage elektrisch bedienbare achterklep, evenals een 360 graden camera en een verwarmd stuurwiel. Dit model kost 49.990 euro. De Instyle+ tenslotte voegt daar nog eens de fijn werkende adaptieve cruise control aan toe, die ook bij langzaam rijdend verkeer in een file erg prettig is. Ook is er dan een schuifdak op de Outlander gemonteerd en daarmee komt deze uitvoering op 53.990 euro.



Nog steeds relevant

Zeker als Business Edition blijft de auto aantrekkelijk voor de zakelijke rijder. De auto is dan al behoorlijk compleet en de prijs is concurrerend. Vierwielaandrijving is altijd standaard en er is genoeg binnenruimte aan boord. Bovendien is de 1.500kg trekgewicht mooi meegenomen en is de opwaardering van het interieur een hele verbetering. De drukte van de afgelopen jaren zal de Mitsubishidealer niet snel meer meemaken, maar de Outlander PHEV blijft een behoorlijk goede deal en bij juist gebruik ook erg efficiënt.

Plus

- + Opwaardering van het interieur
- + Comfortabel vervoer
- + Automaat is verbeterd

Min

- Bemoeizuchtige veiligheidssystemen
- Het nut van de auto staat of valt bij het oplaadbeleid
- Erg lichte besturing