



Wilbert Huls
28 december 2007

© Rijtesten.nl

Neerlands hoop

In Born staat de enige autofabriek voor massaproductie van Nederland. De laatste jaren is de fabriek met name vanwege reorganisaties in het nieuws geweest. Nu is er dan laatst ook eindelijk weer eens goed nieuws uit dat stukje Midden-Limburg gekomen: Mitsubishi verplaatst de productie van de nieuwe Outlander van Japan naar 'ons' Born en creëert daardoor vier- tot vijfhonderd extra arbeidsplaatsen. De reden dat Mitsubishi hiernaar toe komt, zullen ze zelf ook prettig vinden, Mitsubishi draait namelijk hartstikke goed met de nieuwe Outlander en de net gelanceerde Lancer. De bestellingen zijn boven verwachting en zodoende is er meer productiecapaciteit nodig.



Opvolger of grote broer?

De vorige generatie Outlander zag nog maar vier jaar geleden het levenslicht. Het is dan ook wel absurd snel om met een totaal nieuwe Outlander te komen. Een logische verklaring zit hem in het feit dat de nieuwe Outlander eigenlijk een nieuw model naast de oude Outlander is geworden. De oude is dan ook nog gewoon leverbaar. En om verwarring te voorkomen heet de nieuwe Outlander gewoon Outlander en heet de oude Outlander tegenwoordig Outlander Sport. Volgt u het nog?

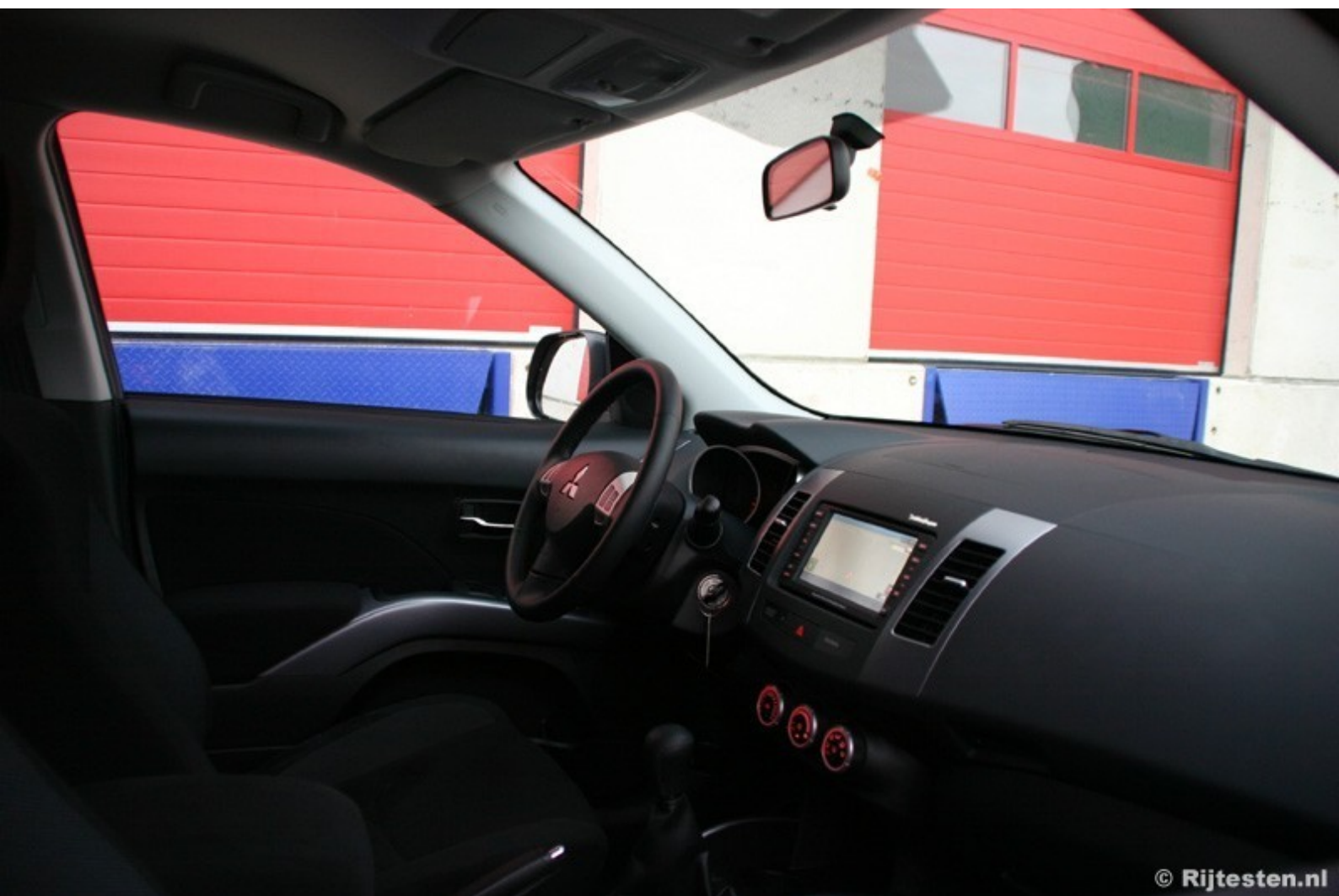
Een extra reden waarom Mitsubishi al zo gauw kon overgaan tot de productie van een geheel nieuw model, is de joint venture die ze is aangegaan met het PSA-concern. De regelmatige bezoeker van deze site krijgt bij het zien van de foto's wellicht een dÃ©jÃ vu gevoel als hij de test van de CitroÃ«n C-Crosser enige tijd geleden bekeken heeft. In essentie is het namelijk dezelfde auto als deze Outlander. Ook de Peugeot



4007 verschilt maar miniem van de Outlander.

Deze Outlander, hoewel dus niet helemaal te bekijken als de opvolger van de vorige Outlander, is in alle dimensies gegroeid. Het wat ielige karakter dat de eerste Outlander als SUV had, is nu niet meer aanwezig. Dat zit hem met name in de bollere lijnen die het koetswerk tekenen. Ook de dikke wielkasten en grote kunststof randen rondom onderlangs maken de Outlander tot een potente verschijning. De led-achterlichten geven de auto een lekker eigzinnige uitstraling van achteren. De lakkleur is bij de uitstraling wel heel bepalend. Waar dit "Cool Silver"™ de auto toch weer wat anoniemer maakt, komt er in het "Amethyst"™ zwart wel direct wat aan rijden. Zeker met geblindeerde zijruiten. Ook de zestien inch wielen zouden omwille van de uitstraling net een slagje groter mogen.

Daar Mitsubishi als enige van de drie merken ervaring heeft met SUV's en zelfs een respectabele staat van dienst als het gaat om terreinwagens, lijken zij ook de grootste vinger in de pap te hebben gehad in het basisdesign. Uiteraard probeert ieder merk zijn eigen gezicht te verbinden aan de auto, maar het is toch wel de Outlander die er het "natuurlijkst" uit ziet.



Drie zielen, Ã©Ã©n dashboard

Waar je aan de buitenkant de overeenkomsten met bijvoorbeeld de C-Crosser wel aardig goed kan zien, moet je binnenin zelfs met een vergrootglas zoeken naar wezenlijke verschillen. En dan nog vind je ze niet. Ja, natuurlijk heeft deze auto een Mitsubishi-logo op het stuur staan en is deze Outlander â€" als niet-top-of-the-bill-uitvoering â€" voorzien van donkere stoffen bekleding, maar in feite kan je hier toch wel spreken van exact hetzelfde interieur als in de eerder geteste C-Crosser. En dat is toch jammer, want hoe moeilijk kan het zijn om ook in het interieur een paar eigen designelementen te verwerken? Allemaal een eigen middenconsole en tellers hoeft toch niet echt zwaar op de productiekosten te drukken.

Het dashboard zelf is relatief kaal en gewoontjes. Twee grote kokers waar de meters in zitten achter het driespakige stuur, een dubbel-DIN navigatiesysteem in het midden en



daaronder drie knoppen waarmee de airconditioning en ventilatie geregeld kunnen worden. Verder zitten er een aantal opbergvakjes verwerkt in het dashboard. Op zich komt het dashboard redelijk degelijk over, maar als je de kastjes open doet, komt het allemaal wel wat "dunnetjes" over. Tijdens de verschillende ritten kwamen juist ook uit de hoek van de opbergvakjes wel wat kraakjes. Het navigatiesysteem komt overigens erg sterk over als "later ingebouwd", en dat komt met name door de rechthoekige dubbel-DIN vorm, waarbij de lijnen van het dashboard niet mooi doorlopen. Toch is dit het officiële inbouwsysteem, want ook de C-Crosser en 4007 beschikken over exact hetzelfde Jackford Fosgate-systeem. De werking van het systeem is overigens prima. De begeleiding is prima en ook de bediening is middels touchscreen erg gemakkelijk.

De donkergrijze, stoffen stoelen zijn relatief zacht. Omdat je ook al gevangen wordt door de verdikte zijkanten op rugleuning en zitting, had de zitting zelf best wat harder gemogen, maar desondanks zitten ze toch niet onaardig. Achterin is het op een zelfde soort zitting ook goed vertoeven. Helemaal opmerkelijk is de ruimte voor benen en hoofd. Ook met de voorstoelen in de achterste stand, kan je nog prima op de achterbank zitten. Uiteraard kan in een auto als deze de achterbank ook nog plat om de wereld aan laadruimte te krijgen, maar ook met de bank omhoog heb je een behoorlijke ruimte. Op het eerste oog ziet de bumper er uit als een obstakel wanneer je iets achterin de auto wilt leggen, maar met "on" ontgrendeling is deze tildrempel weg te toveren en klapt de bumper naar voren. Hierdoor ontstaat niet alleen een vlakke laadruimte, maar heb je ook nog eens een plek om op je gemak te gaan zitten en bijvoorbeeld je besmeurde laarzen weer te vervangen door schoenen. Iets waar een gemiddelde gebruiker van een SUV wel eens mee kan zitten.



Gretig

Ondanks dat een SUV toch bedoeld is om ook eens buiten het gebaande asfalt te treden, is deze uitvoering toch niet de meest geschikte daarvoor. De aandrijving geschiedt namelijk alleen op de voorwielen, waar optioneel uiteraard wel vierwielaandrijving beschikbaar is. De voorwielaandrijving voldoet over het algemeen prima en laten we eerlijk zijn, 99% van de tijd rijdt je toch gewoon vooruit of simpele bochtjes. Toch, merk je dat bij wat strakkere bochtjes of bij flink optrekken vanuit stilstand dat de auto zijn vermogen moeilijk op het wegdek krijgt. Helemaal als het wegdek ook nog eens glad of slecht is. De tractiecontrole (ASC) grijpt dan vlot in om al je enthousiasme een beetje te temperen. Blijkbaar willen de 170 paarden toch wat meer voet aan de grond als het uiterste van ze gevraagd wordt.

Het 2.4 benzineblok voldoet prima. Het is overigens niet dezelfde 2.4 als in de



Outlander Sport, want die meet tien pk minder. Het is een rauw en gretig motortje, dat lekker toeren wil maken. Het gretige blijkt ook met name uit het feit dat je even moet wennen aan de motor bij het weggrijden vanuit stilstand. De Outlander reageert gevoelig op het gaspedaal en dat vraagt dus enige souplesse om dat lekker te laten verlopen. Je kan de toerenteller flink laten oplopen en met een paar korte schakelklappen zit je maarzo weer op snelheden die je een leuke prent kunnen opleveren. Het schakelen gaat zonder problemen, al is bij dit model duidelijk te merken dat hij nog niet geheel ingereden is, maar dat lijkt typisch voor een dergelijk nieuw exemplaar te zijn. De vorige Outlander (en dus ook de Outlander Sport) zijn niet leverbaar met dieselmotoren en dat is deze bij deze nieuwe wel het geval. Hier heeft Mitsubishi op zijn beurt voordeel van de inmenging van PSA in de ontwikkeling, want de 2.2 Di-D komt van dat concern. Vreemd genoeg is er naast deze common-rail diesel ook nog een 2.0 Di-D pompverstuiver beschikbaar, welke afkomstig is uit de VAG-stal. Op zich een vreemde zaak dat Mitsubishi deze twee diesels, met maar een kleine krachtsverschil, naast elkaar levert. Vermoedelijk zit het hem in de 3000 euro prijsverschil die de VAG-diesel in zijn voordeel heeft.

Op hoge snelheden komt de Outlander goed mee. Wel is het jammer dat deze benzinevariant naast de automaat alleen maar gekoppeld kan worden aan een handgeschakelde vijfbak. Het is niet dat je de zesde versnelling in het rijden echt mist, alswel dat je omwille van zuinig rijden nog wel vaak even op wil schakelen. Het testverbruik was ook al niet echt in de buurt van de opgegeven waarden. Nu ligt het al gauw wat hoger, maar heel gekke dingen die het verbruik beïnvloeden zijn er nou ook weer niet gebeurd. In het stadsverkeer ondervindt de Outlander ook geen problemen. Je hebt niet het gevoel met zo'n grote auto op pad te zijn. Deels komt dat ook doordat je een goed overzicht hebt over de omgeving. Neem daarbij een ietwat lichte besturing, maar wel een die lekker precies stuurt, dan laat het zich raden dat het intensieve bochtenwerk of inparkeren geen problemen zal opleveren.



Economisch verantwoord

Al met al is toch goed verklaarbaar waarom Mitsubishi de zeilen even bij moet zetten om aan de vraag naar nieuwe Outlanders te kunnen voldoen. Dat zit hem met name in het prijs-/kwaliteitverhaal wat nog niet aan de orde was geweest. De geteste Outlander verwisselt namelijk al voor 35.000 euro van eigenaar en dat is toch echt niet gek voor een auto van dit formaat met een dergelijke motorisering. Natuurlijk zijn er wel wat mindere punten, maar er zijn legio mensen die wel houden van een opgeruimd dashboard en die nooit zo ver gaan dat ze op het punt komen dat ze vierwielaandrijving missen. Dan is het wellicht ook goed om te weten dat de kaalste Outlander " met overigens dezelfde motor - voor 30.000 euro te krijgen is en dan krijg je zelfs een euro terug.

Degene die toch eens een keer de modder in wil of regelmatig een stevige trailer wil



trekken, zal toch eerder naar een dieselgestookte Outlander kijken. Standaard beschik je dan al over de aangename vierwielaandrijving. Vanaf een kleine 36.000 euro is de goedkoopste diesel te verkrijgen. Ook dat is geen gekke prijs. En dan heb je direct ook nog eens een verbruiksvoordeeltje. Welke versies ook verkocht worden, het is te hopen dat het er veel zullen zijn, want daar plukken in het zuiden des lands weer veel mensen de vruchten van. En zo is zo'n aankoop van twee kanten economisch te verantwoorden.

Plus

- + Ruimte
- + Krachtige motor
- + Prijs

Min

- Kaal interieur
- Relatief snel verlies tractie
- Verbruik