



Arnold van Schepen
15 januari 2013

Ruimteschip

De derde generatie van de Mitsubishi Outlander staat inmiddels bij de dealer. De nieuweling verschilt uiterlijk sterk van zijn voorganger, net zoals die weinig op de eerste generatie leek. Eén ding hebben ze allemaal gemeen: je koopt een boel auto voor je geld. Wij namen de Intense+ uitvoering met dieselmotor mee voor een gedegen testrit. Door weer en wind, over verharde én onverharde wegen. Want hij is niet voor niets vierwielgedreven...



Fikse knaap

Als je de droge feiten van de nieuwe en de vorige Outlander naast elkaar legt, dan lijken de verschillen marginaal. Alleen de lengte is een centimeter minder, maar de hoogte en breedte bleven gelijk. Kijken we naar het formaat van de kofferbak, dan zien we dat de nieuwe evenveel ruimte biedt: maximaal 1.691 liter. Ook de nieuwe mag 2 ton geremd trekken, voor de benzineversie is dat 1.600 kilo. Maar zet je de nieuwe naast zijn voorloper, dan is het verschil meteen duidelijk. Het meest markante onderdeel van het ontwerp is de neus. Mitsubishi stapt gaandeweg af van de 'jet fighter' grille en heeft de Outlander voorzien van een smoeltje dat onmiskenbaar Japans is. De modegril van megagrote koplampen is gelukkig op zijn retour. De lichtunits van de nieuwe Outlander komen niet boven de motorkaprand uit en lopen slechts een klein stukje in de zijschermen door. Het ontwerp van de achterlichten volgt de lijn die veertien jaar terug door de Lexus IS 200 werd ingezet: gekleurde lenzen achter een unit van helder glas.

Het maakt het design van de Outlander van afstand herkenbaar. Bekijk je de auto en profiel, dan zie je dat de overhang voor en achter vrij fors is, hoewel de wielbasis even groot is als die van de vorige. De overhang aan de achterzijde wordt visueel versterkt door de redelijk brede D-stijl en de 'uitloper' van het achterlicht in de flank.



Ruim en riant

Het interieur van de Outlander is er enorm op vooruitgegaan. Het is opgebouwd uit mooie en goed aanvoelende materialen. Net als bij de ASX zijn de kunststoffen in de lagere regionen van een praktischer materiaal. Praktisch in de zin van krasbestendig en goed te reinigen. Het ontwerp van het dashboard heeft aanzienlijk meer 'jeu' gekregen, de middenconsole is naar de bestuurder gericht en het instrumentarium is voorzien van een mooi gedetailleerd TFT-scherm. De zit achter het stuur is prima en eveneens goed instelbaar, alle knoppen zitten waar je ze verwacht en de bediening is logisch. Net

als bij de ASX valt de bediening van de boordcomputer in negatieve zin op: de keuzeknop zit linksonder op het dashboard. Op de middenconsole zit een opvallende knop: de Eco-Mode toets. Met deze knop wordt het gedrag van het start-stopsysteem en de vierwielaandrijving beïnvloed. De afwerking in zwart glanzend kunststof (vaak ten onrechte 'pianolak' genoemd) is in een praktische auto als deze een wat minder gelukkige keuze. Het oppervlak trekt stof aan en zit zomaar onder de vette vingers.

De Outlander is vanaf basisuitvoering Intense voorzien van een gescheiden climate control, alle denkbare airbags (inclusief knie-airbag), licht- en regensensoren, keyless entry, parkeersensoren achter, bluetooth carkit met USB-aansluiting. De standaard audio van die uitvoering heeft in onze Intense+ plek gemaakt voor een Rockford Fosgate audiosysteem met touchscreenbediening, de parkeersensoren achter zijn vervangen door een camera. Het standaard 16 inch lichtmetaal wordt dan verruild voor 18 inch wielen en je krijgt xenon verlichting en een start-stopknop. Wil je navigatie af-fabriek, dan ben je gebonden aan de meest luxueuze uitvoering, de Instyle. In het geval van een vierwielaangedreven diesel bedraagt het prijsverschil tussen de Intense+ en Instyle ruim 7.500 euro. Het meubilair is dan met leer bekleed, verwarmd (voorstoelen) en de bestuurdersstoel elektrisch verstelbaar. Verdere elektrische luxe is er in de vorm van het schuif- / kanteldak en een elektrisch bedienbare achterklep. Opvallend is dat je bij de Instyle met dieselmotor ook een botsradar, adaptieve cruise control en rijbaanassistent krijgt. Dat zet de meerprijs in een geheel ander licht.



Sterke motor, soepel onderstel

Dat er onder de motorkap een diesel aan het werk is, zal niemand ontgaan. De 2.2 DI-D laat zich goed horen, vooral buiten de auto. Zijn stationairloop is wel mooi rustig, maar Mitsubishi had wel wat extra dempingsmatten onder de motorkap mogen aanbrengen. Het motorblok heeft overigens alleen zijn naam gemeen met de 'oude' 2.2 DI-D. De cilinderinhoud groeide met 89 cc en de compressieverhouding daalde tot een opvallende lage 1:14,9. Waarden die aan Mazda's SkyActiv diesel doen denken. Bij 1.750 toeren levert de diesel zijn hoogste koppel van 380 Nm, de 150 paardenkrachten komen bij 3.500 toeren vrij. Deze motor heeft dan ook weinig moeite met de 1.565 kilo wegende Outlander. Sterker nog, de Outlander komt opvallend goed van zijn plek met deze motor. Het zou me niet verbazen als het blok in onze testauto een riante 170 pk zou leveren.

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D Intense+

Het onderstel van de Outlander is nadrukkelijk op comfort afgestemd, dat merk je als eerste aan de lichte en ietwat indirecte besturing. Tijdens de eerste paar dagen overheerste het 'bedrijfswagengevoel' in de Outlander. Het gevolg van een combinatie van factoren: het motorgeluid, de lichte besturing en de ver naar achter geplaatste versnellingspook. Deze indruk wordt vooral versterkt doordat de motor juist beresterk en soepel is, terwijl je de Outlander vooral moet zien als multifunctionele, comfortabele SUV die ook werkelijk uit de voeten kan op onverharde weg. Hij komt vooral goed uit de verf bij een rustige rijstijl, op slecht wegdek blijft het stil aan boord, hoe hard het onderstel ook aan het werk is om putten en richels te absorberen. Wat wel voor verbetering vatbaar is, is de rol- en duikneiging van de carrosserie. Zodra je wat steviger remt, of vlot door een bocht rijdt, dan voel je dat de auto begint te deinen.



Niet bang voor het zware werk

De vierwielaandrijving van de Outlander heeft drie standen: Eco, Auto en Lock. In het eerste geval zal de techniek de aandrijving naar de achterwielen alleen in noodgevallen inschakelen. De 'Auto' stand is aan te raden bij glad wegdek - het zij door modder op de weg, of bij bevriezing van het wegdek. De stand 'Lock' is er voor die gevallen dat de Outlander op onverhard moet rijden. Wil je echt gaan terreinrijden, dan zal de Mitsubishi-dealer je graag een Pajero of L200 verkopen. Toch kan de vierwielaangedreven Outlander je hachje redden als je, net als ondergetekende, in een nieuwbouwwijk een betonwagen treft die de weg verspert en nog "zeker een halfuur" werk heeft. Met de aandrijving in 'Lock' reed de Outlander met groots gemak over een verregende zandweg de nieuwbouwwijk uit. Het moet wel raar lopen, wil je met de Outlander blijven steken.

De vierwielaangedreven Outlanders hebben altijd zeven zitplaatsen. Door de grote wagenlengte is de beenruimte voor de passagiers op de derde zitrij nog heel behoorlijk. De achterbank is in 2/3-verhouding deelbaar en beide delen zijn verschuifbaar. Wanneer de zittingen helemaal achterin niet in gebruik zijn, kun je variëren met de beenruimte achterin ten faveure van de kofferruimte. Ook zijn beide delen van de achterbank voorzien van een walk-in systeem waardoor de zesde en zevende zitplaats goed bereikbaar zijn via beide achterdeuren. De achterbank is in zijn geheel neerklapbaar: de zittingen klappen voorover waardoor een nagenoeg vlakke laadvloer ontstaat.



Op zoek naar ruimte en comfort

Mitsubishi heeft er voor gekozen om de Outlander te laten evolueren, en met succes. De Outlander is er vanaf een kleine 32 mille. Voor dat geld koop je een goed uitgeruste en zeer ruime auto, in dit geval met de 2.0 benzinemotor. Wil je deze motor combineren met vierwielaandrijving, dan zit je vast aan de Instyle met CVT die ruim 8.500 euro mÃ©r kost. De dieselaangedreven Outlander is er vanaf 36 mille, voor dat bedrag teken je het koopcontact van de 2.2 DI-D Intense. Vergeleken met zijn naaste concurrenten is de Outlander goed geprijsd. Hij is modern en goed uitgerust. Bekijk je de Outlander an sich, dan zal hij vooral potten kunnen breken bij grotere gezinnen die regelmatig met een tandemas-aanhanger de weg op gaan en die vooral comfortabel willen reizen. Met de 2.2 DI-D is het bovendien prettig kilometervreten, het blok is opvallend sterk en maakt ook in de hoogste versnellingen vlot tempo. Het opgegeven verbruik van 1 op 18,5 is niet gehaald, dit komt vooral door de winterse

omstandigheden en de gereden route. Reken op een verbruik van 1 op 14 / 15 in het gunstigste geval.

Plus

- + Ruimte en praktische bruikbaarheid
- + Sterke motor
- + Vierwielaandrijving kan ook echt wat

Min

- Besturing te licht op snelweg
- Carrosseriebewegingen