



Populariteitsvergroting

De in 2007 gelanceerde Mitsubishi Outlander is sinds zijn komst een van de populairdere betaalbare SUV's geworden. Om het succes verder uit te breiden heeft Mitsubishi de Outlander nu op een aantal punten verbeterd en vernieuwd. De letterlijke facelift zit uiteraard in de herkenbare familiegrille en daarnaast zijn er zijn nog tientallen noviteiten doorgevoerd. De introductie van een automaat met een dubbele koppeling is daarvan de meest interessante en moet het marktaandeel van de kleinste telg uit Mitsubishi's gamma der offroaders nog meer vergroten.



Het veiligheidsargument

Kopers van een SUV hebben een aantal redenen om zich voor een dergelijke auto uit te spreken. Het betere verkeersoverzicht vanwege de hoge zit is een veiligheidsargument dat je in de strijd gooit bij critici. Op een verjaardag komt de echte reden naar voren: de stoerheid die van een dergelijke auto afstraalt is dan mooiere praat. Berijders wanen zich dikwijls achter het stuur als reden ze een BMW X5 of een Range Rover en laten in veel gevallen ook een dergelijke allure blijken. Slechts weinigen zullen ook de hogere aanhangercapaciteit



of het 4WD als een echte meerwaarde zien. Want hoewel de Outlander een flink trekvermogen heeft en ook een relatief goed inschakelbaar vierwielaandrijvingsysteem bezit, is met name het showeffect en de visuele impact de reden om tot aankoop over te gaan.

Die impact is nu vergroot met de nieuwe 'Jet Fighter'-grille. De associatie met de Lancer EVO X ligt voor de hand en zal Mitsubishi vleien vanwege de imagotechnische gevolgen. En we moeten ook toegeven dat het een behoorlijk imponerende auto is om in je binnenspiegel te zien opduiken. Zeker bij schemering en met ingeschakelde xenonlampen is er op de snelweg derhalve prima een vlotte rijstijl á la de genoemde SUV's op na te houden. Wat dat aangaat had Mitsubishi zich met deze gitzwarte Outlander en de chromen accenten van de Instyle-uitrusting geen betere praalwagen kunnen voorstellen.



Een ruim alternatief

Andere aankoopmotieven voor een auto zoals de Outlander schuilen in het interieur. Door de bank genomen biedt een SUV namelijk meer binnenruimte dan een vergelijkbaar geprijsde sedan of stationcar en dat geldt evengoed voor de Outlander. Achterpassagiers kunnen ook met de voorstoelen in de meest extreme stand nog goed te plek en ook de Outlander biedt net even dat comfortabele stukje extra been- en hoofdruimte. Mochten vijf zitplaatsen niet voldoende zijn dan kunnen er in een noodgeval twee extra zitplaatsen worden



opgeklapt. Beschouw dat echter vooral als een soort van symboliek, want het uitklappen is geen sinecure en het zitcomfort is door de minuscule ruimte en het ontbreken van een ordentelijke schuimlaag slecht. Om toch nog een beetje beweegruimte voor de derde zitrij te creëren heeft de Outlander een verschuifbare achterbank en kun je de rugleuning verstellen: vooral bruikbaar als je de al forse bagageruimte verder wilt vergroten. Het moet gezegd worden dat de Outlander zich met zijn variabele interieur behoorlijk veelzijdig maakt.

De toegang tot de flinke bagageruimte gaat via een achterklep en een neerklapbaar bumpergedeelte. In de praktijk laat je die in veel gevallen het bij het beladen uit louter luiheid omhoog staan en stoor je jezelf aan de dan zo hoge tildrempel. Ook het materiaal in de kofferruimte is een puntje van kritiek: dat beschadigt relatief snel en is iets dat opvalt bij veel tegenwoordige plastics. Ook in het dashboard is er een concessie gedaan aan krasbestendigheid, want ook hier doet Mitsubishi een poging om zachte en mooier uitziende plastics te gebruiken. Aan de bovenzijde van het dashboard en in de deurvakken is er nog ouderwets plastic gebruikt en tezamen met wat details zoals iets te simpele knopjes voor de raambediening en een niet aansluitend dashboardkastje doet het interieur immer nog iets minder fraai aan dan bij veel concurrenten.

Mooie woorden zijn er echter voor de bedieningselementen en de zetels. Bij het meest luxueuze uitrustingsniveau - de door ons gereden Instyle - krijg je een heel pakket met goodies en dat is lekker. De goed ondersteunende stoelen zijn bekleed met zwart leder, je luistert via een bijzonder hoogwaardige geluidsinstallatie naar de muziek en tijdens mooie zomerdagen kun je lekker met het schuifdakje open in de rondte cruisen. Het instrumentarium is overzichtelijk en de boordcomputer tussen de toerenteller en de snelheidsmeter kent een mooie grafiek en informeert duidelijk over de brandstofhuishouding. De bediening van het audiosysteem en vooral het optionele navigatiegedeelte is wel onderhevig aan een gewenningsperiode en dat komt grotendeels op conto van de niet erg duidelijke menustructuur. Via het stuur is het echter eenvoudig te bedienen en zo'n gewenningsperiode behelst doorgaans ook maar een paar weekjes.



Rauwheid

De echte slagroomzijde van de Outlander is zonder twijfel zijn combinatie van dynamiek en comfort. Het is vanuit een natuurkundig principe niet gemakkelijk om van een hoog voertuig een strak rijdende auto te maken. Mitsubishi vangt het hoge zwaartepunt grotendeels op door een aluminium dak te monteren en zodoende het zwaartepunt omlaag te brengen. Uiteraard helt de auto nog steeds over, maar de carrosseriebewegingen blijven zeker voor een SUV erg beperkt. De strakke afstemming zet zich door in het stuur- en weggedrag.



Daarbij is de besturing communicatiever en directer dan bij de concurrentie en is nooit vaag of te licht. Ook de wegligging sluit zich bij de gematigde dynamiek aan en is ook nog eens comfortabel op lange afstanden. Het valt vooral op hoe neutraal de Outlander reageert op de avances van de bestuurder en daarbij erg stabiel en vertrouwenwekkend blijft.

De combinatie van de motor en de nieuwe automatische versnellingsbak zijn ook uitgesproken sterkten van de Outlander. We testten de auto tijdens een erg koude periode en soms moesten we dan even ouderwets wachten voordat de diesel van PSA met een melancholisch diesegeluid aansloeg. Deze luidruchtigheid wordt steeds minder naarmate de temperatuur erin komt, maar de motor blijft in bepaalde toereengebieden rauw bij accelereren. Dat zijn we wel anders gewend van de doorgaans zijdezachte diesels uit huize PSA. Á propos geluidsniveau: zo stil als veel andere moderne auto's is de Outlander niet. Naast het motorgeluid dringt vooral windgeruis rond de A-stijlen en bandengeruis in het interieur door.

Een goed span

De motor is echter wel fel en vormt zonder enig turbogat een prachtig span met de van een dubbele koppeling voorziene automaat. De versnellingsbak maakt uitstekend gebruik van de 380 Nm en houdt de motor lekker laag in toeren. Waar normale automaten soms zenuwachtig reageren bij inhaalsprints, daar is de Twin Clutch SST met de 2.2 DiD de rust zelve en maakt eerder gebruik van het fijne koppelverloop dan van een lagere versnelling. Het enige offer dat de





koper moet brengen is de hoge aanschafprijs, want deze combinatie van motor en bak is alleen leverbaar als luxueuze Instyle en vraagt daarom bijna 10 mille extra investering ten opzichte van de vijfendertigduizend Euro die een handgeschakelde 2.2 DiD als Intense moet kosten.

Ook het verbruik is zonder meer netjes te noemen. Het testverbruik ligt weliswaar 1,8 liter per 100 kilometer hoger dan de fabrieksopgave van 7 liter per 100 kilometer, maar minder vrieskou, het verdwijnen van de laatste maagdelijkheid in de testauto en een genuanceerdere rechtervoet moeten toch wel een kleine liter winst kunnen opleveren en dan heb je gewoon niets te zeuren met zo'n rappe SUV. Evenmin is een ander manco van groot formaat auto's de onoverzichtelijkheid. Bij de Outlander is dit geëlimineerd door grote en bruikbare buitenspiegels en een optionele achteruitrijdcamera, dat in mijn ogen toch echt standaarduitrusting mag gaan worden bij grote c.q. dure auto's.

De sportieve keuze

Mensen die in de markt zijn voor een dynamische SUV moeten de Outlander in hun besluitvorming meenemen. Als comfortabele en variabele SUV overtuigt hij evengoed met zijn fijne stuurgedrag en wegligging. Als de koper zichzelf helemaal wil verwennen dan zal hij over de 10 mille extra investering heenstappen en de fijne automaat in combinatie met de luxe van de Instyle aanschaffen. Het minder fraai verzorgde dashboard en de ietwat rauwe loop van de dieselmotor zijn niet echt meer van deze tijd, maar worden



gebalanceerd door de interieurruimte en het smeuge karakter van de 2.2 DiD.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Harmonie motor en bak
- + Dynamische kwaliteiten
- + Goede zitruimte

Min

- Rauw motorgeluid
- Interieurkwaliteit
- Prijspolitiek TC-SST en Instyle