



Bjorn Blokzijl
9 februari 2014

7% bijtelling, 100% verstandig

Mitsubishi was in de jaren '90 van de vorige eeuw behoorlijk succesvol. Met modellen als de Colt, Lancer en Galant wisten de Japanners de nodige klanten te trekken. Door opkomst van andere merken en een beperkt modellengamma, liepen de Nederlandse verkopen in het nieuwe millennium terug tot zo'n 7.500 auto's per jaar. We hebben de laatste jaren gezien dat de Nederlandse markt vooral wordt bepaald door fiscale voordelen. Mitsubishi heeft hier handig op ingespeeld door een PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) te introduceren, gebaseerd op de bestaande Outlander. Hoewel niet goedkoop met een basisprijs van €43.490, steeg de vraag naar die auto snel boven de productiecapaciteit uit. Zo werden in 2013 al 8.730 Outlanders op kenteken gezet, waardoor de betreffende zakelijke rijder nog kon profiteren van 0% bijtelling bij de PHEV-variant. Helaas gingen de bijtellingsregels op de schop en moet er per 1 januari dit jaar 7% van de prijs van de auto bijgeteld worden. Dit is nog steeds gunstig ten opzichte van de concurrentie, maar het voordeel is wel teruggelopen. Of de auto genoeg kwaliteiten in huis heeft om komende jaren de verkoopstijging van Mitsubishi door te zetten, vinden we uit in een uitgebreide test.



'Iets' klopt niet

Toen de Outlander werd geïntroduceerd in 2012, waren de kritieken op het uiterlijk niet altijd positief. Recht van voren en recht van achter is er weinig mis met de SUV. Zijn stoere front met ronde lijnen maken hem herkenbaar, terwijl de achterzijde vooral modern oogt door transparante achterlichtunits. Van opzij is er 'iets' waardoor de auto niet helemaal lekker oogt. Dat 'iets' is vooral de grote overhang aan zowel de voor- als achterzijde. Bij een auto als deze verwacht je juist wielen op de hoeken van de carrosserie. Kijk naar auto's als een Range Rover en je ziet wat er 'mis' is bij de Outlander. Toch is het een nette auto, waarmee je prima voor de dag kunt komen. Zeker met de grote lichtmetalen velgen. Gelukkig wordt hij in de meeste gevallen besteld in de fraaie lichtblauwe kleur waarmee de onze ook is voorzien. In het zwart is de auto minder mooi, door de dan erg sterk contrasterende achterlichten. Verschillen met de 'niet-PHEV's' zijn te tellen op één hand. Uiteraard zijn daar de typeplaatjes, maar het grootste verschil is de toevoeging van een grote klep aan de rechterzijde. Hierachter zijn de aansluitingen voor de normale - en de snelladerstekker verborgen.



Niet nieuw, wel interessant

Van buiten zijn de verschillen dus klein, van binnen is het niet anders. Buiten twee knoppen achter de keuzehendel van de automaat, een extra menu in het multimediasysteem en flippers achter het stuur, kunnen wij geen verschillen ontdekken. Met die twee knoppen kun je de aandrijflijn de opdracht geven om de elektrische modus uit te schakelen of zelfs de benzinemotor harder te laten werken zodat het accupakket bijgeladen wordt. Met de flippers achter het stuur schakel je het systeem in waarmee je als het ware remt op de motor. Net als bij de Fisker Karma bepaal je met de flippers de sterkte van die remming. Hoe meer je deze toepassing gebruikt, hoe meer energie wordt terug gewonnen.

Net als bij bijvoorbeeld de Ampera en Volt, kun je op het scherm van het multimediasysteem het wel en wee van de aandrijflijn bekijken. Daarbij worden de gegevens met betrekking tot verbruik, de manier van rijden en de hoeveelheid elektrisch gereden kilometers bewaard. Vervolgens kun je aflezen of je wat 'duurzamer' kunt rijden. Nieuw is het niet, maar interessant blijft het wel. Over het

multimediasysteem zijn we verder niet zo positief. Het geheel oogt niet alleen verouderd, de snelheid van het systeem is ook niet meer van deze tijd. Opstarten duurt even, het laden van muziek van een USB-stick lijkt een bijna onmogelijke actie en ook het ingeven van commando's gaat niet gepaard met een snelle reactie. Eigenlijk is het jammer dat de bediening niet prettig is, want het geluid dat wordt voortgebracht door de luidsprekers is fenomenaal. In de kofferruimte ligt een dikke subwoofer die in combinatie met de andere speakers hoge als lage tonen perfect weergeeft. Blij worden we ook van de grote binnenruimte. Niet alleen voorin zit je ruim, ook achterin kunnen drie passagiers hun benen en hoofd goed kwijt. Met 463 liter voldoet de bagageruimte ook meer dan voldoende. Door het accupakket in de vloer, ontbreekt in de PHEV een zevende zitrij.



Ook geschikt voor offroad

Van binnen en van buiten is weinig verschil te merken met de Outlanders zãnder elektromotor. Technisch gezien is het bijna een verschil van dag en nacht. Op zowel de vãr- als achteras is een elektromotor gemonteerd en onder de motorkap vind je

Mitsubishi Outlander PHEV Instyle +

naast een benzinemotor ook de elektrische module. Het accupakket is gemonteerd in de bodem. Deze lage plaatsing heeft niet alleen voordelen voor het rijden - een laag zwaartepunt zorgt immers voor een stabiel weggedrag - maar ook lijdt de binnenruimte niet onder de aanwezigheid van een stel extra accu's. Het rijgedrag is vergelijkbaar met de andere Outlanders: prima, maar zonder veel beleving en gevoel. Qua opzet is de aandrijflijn te vergelijken met die van de al eerder genoemde tweeling Ampera en Volt. Is het batterijpakket gevuld, dan rij je volledig elektrisch. Dit gaat soepel door de voldoende kracht van de elektromotoren. Bijzonder is dat je de vierwielaandrijving kunt 'locken' en er daardoor evenveel vermogen naar de vÃ³r- als achteras gaat. Elektrisch offroad rijden blijkt proefondervindelijk een aangename ervaring. Omdat het volle vermogen constant beschikbaar is, gaat de Outlander eenvoudig door zwaar terrein.



Zuinig is anders

Tot 120 kilometer per uur kun je gebruik maken van de elektromotoren. Rij je sneller, of zijn de accu's leeg, dan schakelt de brandstofmotor automatisch in. Dit gaat

Mitsubishi Outlander PHEV Instyle +

schokvrij en je merkt het enkel door de lichte toename van het geluid en op de applicatie op het infoscherm. Volgens 'het boekje' moet je een verbruik kunnen halen van 1,9 liter per 100 kilometer. Bovengemiddeld zuinig is de tweeliter brandstofmotor niet en met een range van 45 kilometer per vol accupakket blijkt het testverbruik vele malen hoger te liggen. Aangezien deze auto door het gros zakelijk wordt gereden, hebben we de elektrische motoren gebruikt in stedelijk gebied en op benzine gereden op de snelweg. Zo verkrijg je een voor een auto als deze realistisch verbruikscijfer. Met een gemiddeld verbruik van 8,1 liter per 100 gereden kilometers is de Outlander zeker niet uitzonderlijk zuinig. Daarbij is de tankinhoud verkleind ten opzichte van de andere Outlanders - van 60 naar 45 liter - en sta je dus vaker aan de pomp dan je lief hebt. Toch heeft zijn aandrijflijn grote voordelen ten opzichte van een meer conventionele motorisatie. Elektrisch rijden heeft vooral in stedelijk gebied als voordeel dat het geen uitstoot genereert. Daarbij is de vermogensafgifte vele malen soepeler. Opladen gaat eenvoudig en snel genoeg. Zit er helemaal geen energie meer in de accu's, dan is de tijd van een middagje winkelen voldoende voor het volledig laden.



Succes gegarandeerd

Dat in het verleden behaalde resultaten geen garantie geven voor de toekomst, weten ze bij Mitsubishi ook. Of de aantallen van vorig jaar geïnvloed worden is de vraag. Toch lijken de voortekenen goed. Ook al is het fiscale voordeel met betrekking tot het ontbreken van bijtelling verdwenen, 7% bijtelling is nog steeds erg laag voor een auto als deze. Ook de investeringssubsidies die de aanschafprijs naar beneden bracht, zijn niet meer in te zetten voor ondernemers. Vooral dat laatste zal de verkopen naar verwachting beperken. Net als bij alle andere (plug-in) hybrides, is de fabrieksopgave qua verbruik onhaalbaar. Toch heeft de auto - buiten de lage bijtelling - grote voordelen. Zo is de binnenruimte bovengemiddeld, rijdt hij prima en zorgt de elektrische aandrijflijn voor een ongekend hoog comfort in stedelijk gebied. Wij denken dat Mitsubishi met de Outlander PHEV het kip met de gouden eieren in handen heeft die ook de komende jaren voor groot succes gaat zorgen.

Plus

- + Nog steeds fiscaal aantrekkelijk
- + Grote binnenruimte
- + Prettige aandrijflijn

Min

- Fabrieksopgave verbruik niet haalbaar
- Verouderd aandoend multimediasysteem
- Design niet in balans