



Leaselieveling wordt stekker trekker



MITSUBISHI OUTLANDER. WIE KENT DE AUTO NIET, ZOU JE BIJNA ZEGGEN. IN KORTE TIJD WERD DIT PLUG-IN HYBRIDE MODEL RAZEND POPULAIR VANWEGE DE FISCALE VOORDELEN BIJ ZAKELIJK GEBRUIK. HET WAS DÉ 'LEASELIEVELING' TUSSEN 2013 EN 2015. INMIDDELS WINT HIJ ALS TREKAUTO AAN POPULARITEIT EN BLIJKT HET EEN GOEDE STEKKERTREKKER.



De Nederlandse overheid heeft de automarkt de laatste tien jaar sterk proberen te 'sturen' met fiscale voordelen voor zakelijke rijders. Door auto's vrij te stellen van BPM (aanschafbelasting) en MRB (motorrijtuigenbelasting) bij een lage CO₂-uitstoot, werden ineens opvallend veel hybrides en kleine diesels verkocht. De staat kreeg daardoor veel minder opbrengsten binnen uit de autoverkoop. De overheid reageerde daarop door de CO₂-grenzen voor die fiscale voordelen aan te scherpen. Daardoor werden plug-in hybride auto's ineens interessant voor de zakelijke markt en zo schoten de verkopen daarvan omhoog. Mitsubishi profiteerde er maximaal van en kon de Outlander als het ware uitdelen. De verkopen van het Japanse merk verdubbelden in die periode. Na enkele jaren greep de overheid echter weer in met gewijzigde autobelastingen, met het gevolg dat de plug-in hybride modellen voor de zakelijke rijder niet meer zo aantrekkelijk waren.



"De Outlander heeft de juiste ingrediënten voor de trekklus"



Het hoge eigen gewicht maakt van de Outlander PHEV een stabiele trekauto (boven).

Aan de linkerkant heeft de auto een benzineklepje, rechts achter een klepje kun je de stekker aansluiten (linksmidden).

Op het instrumentenpaneel zie je zowel de brandstofvoorraad als de beschikbare hoeveelheid elektrische energie (linksonder).

De Outlander heeft een relatief eenvoudig infotainmentsysteem, maar ondersteunt wel Apple Carplay (midden).

In de goed toegankelijke bagageruimte moet je ook het laadsnoer kwijt (rechtsonder).

TECHNISCHE GEGEVENS MITSUBISHI OUTLANDER 2.4 PHEV INTENS



Motor en versnellingsbak

Viercilinder benzinemotor, cilinderinhoud: 2.360 cm³, vermogen: 135 pk (99 kW), maximum koppel 211 Nm, elektromotor 82 pk (60 kW) op de vooras en 95 pk (71 kW) op de achteras, gezamenlijk koppel 300 Nm. Systeemvermogen 240 pk. Aandrijving/Transmissie: vierwiel aandrijving, automaat.



Maten en gewichten

Lengte: 470 cm, breedte: 180 cm, hoogte: 170 cm, wielbasis: 267 cm; inhoud bagageruimte: 463 - 1.613 liter; inhoud brandstoftank: 45 liter.

Rijklaar gewicht: 1.955 kg; trekgewicht geremd/ongeremd volgens fabrikant: 1.500/750 kg; geadviseerd maximum trekgewicht: 1.500 kg; maximum toelaatbaar gewicht: 2.390 kg; maximum kogeldruk: 75 kg.



Rijprestaties

Topsnelheid: 170 km/h, acceleratie 0-100 km/h: 10,5 s; verbruik volgens fabrikant: 1,7 l/100 km; testverbruik met caravan (Sprite Basecamp): 10,8 l/100 km.



Vanafprijzen rijklaar

Outlander 2.4 PHEV: € 35.990

Prijs geteste uitvoering (zonder extra opties): € 42.990



TREKKWALITEITEN

Dat sturen van de automarkt heeft de overheid veel geld gekost en op langere termijn niet veel opgeleverd. De kleine diesels die aanvankelijk werden gestimuleerd zitten nu in het verdomhoekje omdat ze weliswaar zuinig zijn (beter voor het klimaat), maar in vergelijking met benzineauto's veel meer vervuilen (niet goed voor de luchtkwaliteit). En van de hybride en plug-in hybride modellen zijn er heel wat geëxporteerd na hun 'zakelijke' leven, omdat ze fiscaal niet meer interessant waren. De overstimulering van de zakelijke markt is met uitzondering van elektrische auto's helemaal verdwenen. Daardoor moet een plug-in hybride auto als de Mitsubishi Outlander zich nu meer dan ooit met zijn rijkwaliteiten bewijzen. En in de trekautotest van ACSI FreeLife vooral met zijn trekwaliteiten. En juist daar

doet de Outlander 2.4 PHEV het prima, zo kunnen we je al meteen verklappen. Want de middenklasse SUV heeft de juiste ingrediënten voor de trekklus.

HOOG GEWICHT

Om te beginnen is de Outlander een vrij forse auto, want hij is net geen 4,70 meter lang, 1,80 meter breed en 1,70 meter hoog. Rijklaar weegt hij 1.955 kilogram. Zoals we in eerdere testverhalen al vaker hebben geschreven is een hoog eigen gewicht voor een trekauto al een zeer goed uitgangspunt voor een stabiele combinatie. Waar dat hoge gewicht vandaan komt? Van de plug-in hybride aandrijflijn.

Voor wie het nog niet weet, een hybride auto heeft zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor, die samen voor de aandrijving zorgen.



Soms komen ze tegelijk is actie (als er veel kracht nodig is), meestal wisselen ze elkaar af om zo economisch mogelijk met de brandstof om te gaan. Aanvankelijk hadden hybrides een kleine accu die werd opgeladen bij het afremmen van de auto en met overtollig vermogen van de verbrandingsmotor. Maar in 2013 verscheen de plug-in hybride met een veel grotere accu en een stekerverbinding om de auto thuis of aan een laadpaal te kunnen opladen. Een plug-in hybride kan meestal geen echt grote afstand volledig elektrisch afleggen. In het geval van de Outlander PHEV is dat tot 54 kilometer, maar dat is gemeten onder optimale omstandigheden en met lage snelheden. In de praktijk is veertig kilometer realistischer. En met aangekoppelde caravan is het nog veel minder, zie daarvoor het kader.

VAAK OPLADEN

Je zou kunnen denken dat je aan zo'n actieradius van veertig kilometer weinig hebt, maar de afstand die de gemiddelde automobilist dagelijks rijdt ligt rond de zestig kilometer. Als je een beetje je best doet (en de auto 's nachts volledig oplaadt) kun je dus 's morgens de weg naar je werk volledig elektrisch rijden, de auto op het werk weer opladen, en dan 's avonds weer 100 procent elektrisch terug naar huis rijden. Als de baas je stroom betaalt op het werk, kost je dat alleen de stroom die je thuis 'tankt'

en dat is dan ongeveer twee euro per dag. Wil je een langere rit maken, dan kan de Outlander PHEV gewoon als normale hybride functioneren en heb je een rijbereik van zo'n 550 kilometer. De auto blijft in die situatie erg ver verwijderd van het officiële verbruikscijfer van 1,7 liter per 100 kilometer. Dat komt omdat volgens de officiële meetmethode het verbruik van een plug-in hybride wordt berekend met een groot deel van de rit op de elektromotor. En op dat moment wordt er dus geen benzine verbruikt. Wie echter zoveel mogelijk elektrisch rijdt kan het officiële cijfer aardig benaderen.

240 PK

Daarmee zijn we bijna door de techniek heen, want er valt nog te melden dat de medio vorig jaar vernieuwde Outlander PHEV nu een 2,4 liter benzinemotor heeft met 135 pk en 211 Nm aan koppel, een 82 pk elektromotor die de voorwielen mede aandrijft en een 95 pk elektromotor die de achterwielen aandrijft. Het totale 'systeemvermogen' bedraagt 240 pk en het koppel 300 Nm en de kracht wordt dus via alle vier de wielen op de weg gebracht. Schakelen is niet nodig, want de transmissie werkt automatisch.

Je kunt via een knop op de middentunnel kiezen of je in de hybridestand (volledig elektrisch), in een accusparende stand (om later in de stad elektrisch te kunnen rijden) of zelfs

ONS TREKADVIES

We zijn doorgaans nogal voorzichtig met het volgen van de fabriekspogave bij ons trekadvies, want we zien niet graag dat een caravan meer weegt dan 75 procent van de beladen trekauto. Maar in het geval van de Outlander PHEV zouden we zelfs een wat hoger dan het nu toegestane trekgewicht van 1.500 kilogram niet hebben afgewezen. Met twee personen en vakantiebagage zal de Outlander zo'n 2.200 kilogram wegen, dus die 1.500 kilogram is nog wel een stukje verwijderd van de door ons gehanteerde veilige marge.



in een oplaadstand wilt rijden (de accu voor de elektromotoren wordt dan opgeladen). De vierwielaandrijving is in te stellen op sport, sneeuw, normaal of lock (voor wegen met modder of los zand).

Aan boord van de Outlander zit je ruim en aangenaam en heb je veel comfort- en veiligheidsfeatures aan boord. Zo beschikt de auto onder meer over een infotainment-systeem dat Apple Car Play ondersteunt. Dat maakt ruimschoots goed dat een navigatiesysteem ontbreekt. Navigeren met een app op je smartphone heeft als voordeel dat je betere verkeersinfo hebt en altijd de nieuwste kaarten. Het kost je wel 4G-data.

GEEN ONRUST

Solo rijdend bevat de Outlander al prima, al valt het verbruik met een gemiddelde van 7,8 liter per 100 kilometer niet echt mee. Waarbij we aantekenen dat we nauwelijks stroom konden tanken omdat we geen laadmogelijkheid dicht bij huis hadden. Een gemiddelde van rond de 6,2 liter per 100 kilometer zou volgens de verbruiksgegevens van Travelcard (te vinden op werkelijkverbruik.nl) mogelijk moeten zijn.

We koppelen vervolgens een redelijk bescheiden Sprite Basecamp (lees de test van deze caravan vanaf pagina 18) achter de Outlander die opgewaardeerd tot 1.300 kilogram mag wegen (rijkbaar dik 900 kilogram). En dat blijkt een fluitje van een cent voor de Japanse stekkerhybride. De krachtige aandrijflijn trekt op alsof er helemaal geen caravan aan de haak hangt. Dat er wel degelijk eentje achter hangt, merk je pas bij grote oneffenheden in de weg

zoals verkeersdrempels. Maar vanwege zijn hoge eigen gewicht brengt dat geen onrust in de combinatie, slechts een kleine carrosseriebeweging is voelbaar.

STABIELE COMBINATIE

Met een anderhalf keer zo zware caravan zul je zeker wel wat meer voelen, maar we verwachten ook dan een stabiele combinatie die vanwege de stevige schokdemping van het onderstel na een flinke hobbel snel rustig zal worden. Tijdens onze testritten met de Outlander PHEV en de Basecamp bleek de combinatie in het geheel niet zijwindgevoelig en negentig kilometer per uur voelt heel langzaam op de snelweg. Het verbruik van de Outlander loopt wel wat op met aangekoppelde caravan. De plug-in hybride aandrijftechniek kan dan niet veel voordeel halen uit het beperkte traject dat je dan nog elektrisch kunt afleggen. We noteerden met de bescheiden Basecamp een gemiddelde van 10,8 liter per 100 kilometer. Ook dat zal nog toenemen met een forsere caravan aan de haak. ■



Bekijk de video in de ACSI Magazines-app

ELEKTRISCH TREKKEN NOG NIET PRAKTISCH

Met de directe aanwezigheid van de maximale trekkracht vanaf het moment van wegrijden zou een elektrische trekauto ideaal kunnen zijn. Maar bij de hoge belasting van een caravan is er ook veel energie nodig voor de elektromotor. We deden een kleine test met de Mitsubishi Outlander PHEV in de puur elektrische modus om te kijken hoe dat in de praktijk uitpakt. De twee elektromotoren die alle vier de wielen aandrijven hebben geen enkele moeite om de combinatie vlot in beweging te brengen. Ook een tussensprintje van 50 naar 70 km/u gaat lekker vlot. Maar de actieradius loopt net zo vlot terug. Voordat we begonnen met de proef gaf het metertje voor de accuvoorraad een actieradius aan van 22 kilometer. We reden kalm over landweggetjes met de Basecamp aangekoppeld nergens sneller dan 75 km/u. Maar de meter loopt zienderogen terug en na ruim 12 kilometer is de tractieaccu leeg en springt de benzinemotor weer aan. Je actieradius halveert dus bijna met een caravan achter je elektrisch aangedreven caravan. Gelukkig kun je met de Outlander PHEV nog verder als de elektrische pijp leeg is.

