AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 31 oktober 2013
www.autozine.nl

Mitsubishi Outlander PHEV

Vandaag is alles beter

Autotest | Een jaar geleden werd de nieuwe Mitsubishi Outlander geïntroduceerd. Een prima auto die een prima recensie kreeg. Maar zowel de klanten als de redactie van Autozine keken uit naar meer. Er werd namelijk een heel bijzondere uitvoering aangekondigd: de "plug-in hybride". Deze zou alle kwaliteiten van een SUV combineren met het milieuvriendelijke karakter van een elektrische auto. Was de "Outlander PHEV" het wachten waard?

Een SUV is per definitie geen milieuvriendelijke auto. Een "Sports Utility Vehicle" is groot en zwaar en wordt noodzakelijkerwijs aangedreven door een grote motor. De gebruikelijke vierwielaandrijving is ook niet bevorderlijk voor het verbruik. Toch blijft de SUV onverminderd populair dankzij het stoere uiterlijk, de enorme binnenruimte, het hoge aanhangergewicht en het grote gevoel van veiligheid.

Om het verbruik te kunnen verlagen zonder afbreuk te doen aan al deze kwaliteiten, kiest Mitsubishi voor uiterst complexe techniek. De "Outlander PHEV" (plug-in hybdrid electric vehicle) kan zich gedragen als een volledig elektrische auto, als een traditionele auto met benzinemotor en alles er tussenin. Juist in dat laatste zit het geheim: door de elektromotor en de benzinemotor slim te combineren kan het verbruik spectaculair worden verlaagd.

Elektrisch

Bij voorkeur rijdt de Outlander geheel elektrisch. De Outlander kan zowel via een gewoon stopcontact, via een publiek laadpunt als via een snellader worden opgeladen. De Outlander kan zichzelf ook tijdens het rijden opladen, maar daarover later meer.

De Outlander heeft een ander karakter dan andere elektrische auto's. De meeste elektrische auto's zijn zeer snel en presteren met zoveel gemak, dat alleen dat het elektrisch rijden al tot een feest maakt. Ten

opzichte van het gewicht (1.785 kg) heeft de Outlander relatief zwakke elektromotoren (60 kW) en daarom is het karakter uiterst ingetogen. Uiteraard is ook de elektrische Outlander zeer stil en dat geeft rust onderweg.

In theorie bedraagt de actieradius op de accu's zo'n 50 km. Voor alle elektrische auto's geldt, dat het daadwerkelijke bereik sterk afhankelijk is van de rijstijl en de weersomstandigheden. Tijdens de testrit kon 37 km geheel elektrisch worden afgelegd. Daarvan was een groot deel stadsverkeer.

Hulpmotor

Wanneer de accu's leeg zijn, komt deze elektrische auto niet tot stilstand. In plaats daarvan springt een benzinemotor bij. Deze doet bij lage snelheid dienst als generator, de elektromotoren drijven de auto dan alsnog aan. Bij snelheden vanaf 70 km/u drijft de benzinemotor de (voor)wielen aan.

De benzinemotor is echter meer dan een "hulpmotor". Ook met volle accu kan de benzinemotor bijspringen om tot betere prestaties te komen. Dat kan zijn om extra stroom te genereren voor de elektromotoren, óf door daadwerkelijk de wielen aan te drijven.

Bij snelheden boven de 125 km/u is de benzinemotor altijd efficiënter. De elektrische motoren geven dan slechts een duwtje in de rug om brandstof te besparen tijdens het accelereren. Bovendien zorgt dit er voor dat de Outlander op de snelweg verrassend kwiek is!

Het is hoorbaar wanneer de benzinemotor bijspringt, maar dit is nooit storend. In veel gevallen zal het geluid zelfs wegvallen tegen de radio of andere rijgeluiden. In de aandrijflijn is nooit voelbaar wanneer de ene motor het van de andere overneemt, dit verloopt soepel en schokvrij.

Wanneer alleen op de benzinemotor wordt gereden, is het verbruik ongeveer 5.7 liter per 100 km. Dit is zowel de fabrieksopgave als de waarde die tijdens de testrit werd gerealiseerd. De kunst is om zo veel mogelijk geheel elektrisch te rijden, zodat het gemiddelde verbruik daalt. Het gemiddelde van de gehele testrit bedroeg 3.9 liter per 100 km. Daarmee is de Outlander zuiniger dan een klein stadsautootje!

Combinatie

Dit lage verbruik is gerealiseerd door actief te bepalen wanneer welke motor aandrijft of wanneer juist wordt opgeladen. Zo wint de Outlander energie terug tijdens uitrollen, net als iedere andere elektrische auto. Bij de Mitsubishi kan de bestuurder echter bepalen hoe sterk de auto inhoudt tijdens het uitrollen en daarmee hoeveel energie wordt teruggewonnen. Door hiermee te "spelen" kunnen kostbare kilometers worden gewonnen.

Ook kan er voor worden gekozen de accu's te ontzien en zo veel mogelijk op benzine te rijden. Dit is handig als er een stadsrit zit aan te komen, zodat straks zuiniger en bovendien emissievrij kan worden gereden. Evenzo kan met een druk op de knop worden geforceerd dat de accu's tijdens het rijden extra worden geladen. Houd er rekening mee dat de benzinemotor dan extra toeren maakt, onafhankelijk van de gereden snelheid. Dit komt zeer onnatuurlijk en onrustig over.

Wie geen interesse in al deze techniek heeft, kan de versnellingshendel simpelweg in "Drive" zetten, waarop de computers zich inzetten voor maximaal comfort en een minimaal verbruik. Wat de Outlander bijzonder maakt is dat de bestuurder de mogelijkheid heeft om de werking te beïnvloeden. Immers, alleen de bestuurder kan aniticiperen op het verkeersbeeld.

SUV

Elektrische auto's en hybride auto's zijn er genoeg. De Outlander is één van de weinige vierwielaandrijvers. Net als bij een echte terreinauto is een "lock" stand beschikbaar waarmee in het terrein kan worden voorkomen dat wielen in een slip de meeste grip toebedeeld krijgen. Wie serieus terrein wil rijden doet er verstandig aan andere banden te monteren, de PHEV wordt geleverd op "snelwegbanden".

Zoals het hoort bij een SUV, mag ook de Outlander PHEV een aanhanger trekken. Het maximale (geremde) aanhangergewicht bedraagt 1.500 kg.

Uitrusting

Mitsubishi kiest louter voor techniek om het verbruik te verlagen. Er is weinig aandacht besteed aan gewichtsreductie of het verbeteren van de stroomlijn. Ook de uitrusting is even compleet als die van de gewone Outlander. De testauto is een "Instyle+" uitvoering en dat betekent dat alle denkbare luxe en veiligheidsvoorzieningen aanwezig zijn. Zo remt de auto zelf voor obstakels en is voorzien in een voortreffelijk audiosysteem van "Rockford Fosgate".

De ruimte voor- en achterin is prima. Omdat het accupakket in de bodem van de auto is geplaatst, is de zit in de PHEV iets hoger dan in de gewone Outlander. De bagageruimte is iets kleiner dan die van de gewone uitvoering (463 i.p.v. 477 liter).

Weggedrag

De bijzondere techniek en het hoge gewicht van de accu's (190 kg) hebben invloed op het weggedrag. Terwijl de gewone Outlander nadrukkelijk overhelt in de bocht, is de PHEV veel stugger geveerd om al het gewicht in toom te houden. Dat doet iets afbreuk aan het veercomfort, maar zorgt in feite voor een zelfverzekerder weggedrag. De besturing is licht en gevoelloos, maar desondanks niet onprettig.

Wanneer kalm wordt gereden, voelt de Outlander groot en zwaar. Wanneer harder wordt gereden, komt de auto juist tot leven en is merkbaar hoe goed de makers het gewicht onder controle weten te houden.

Conclusie

Een jaar na de introductie van de nieuwe Mitsubishi Outlander is ook de langverwachte "plug-in hybrid" beschikbaar. En het was het wachten waard, want de PHEV is een wonder van techniek! Alleen het machtige gevoel van een SUV en het superieure gevoel van een elektrische auto ontbreken. De Outlander is wel even ruim, praktisch en luxueus als iedere andere SUV. Het weggedrag is ontegenzeglijk anders, maar zeker niet slechter.

Onderhuids combineert de Outlander de techniek van een elektrische auto, van een hybride en van een

traditionele verbrandingsmotor. Daarmee is het belangrijkste bezwaar tegen een elektrische auto, de beperkte actieradius, weggenomen.

Op papier is het verbruik extreem laag (1.9 liter per 100 km) en dankzij de bijbehorende lage CO2-uitstoot (44 gr/km) komt de Outlander in aanmerking voor maximaal belastingvoordeel. Of dit verbruik ook in de praktijk kan worden gerealiseerd is sterk afhankelijk van de verdeling van ritten op elektra of benzine. Wanneer altijd op benzine wordt gereden is de Outlander iets zuiniger dan de concurrentie. Als de bestuurder de geboden middelen optimaal inzet, is de Outlander PHEV zuiniger dan het kleinste stadsautootje. Wanneer puur elektrisch wordt gereden is het verbruik zelfs nul. Vanaf vandaag is alles dus inderdaad beter. ■

Specificaties

Mitsubishi Outlander PHEV PHEV Instyle+

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	466 x 180 x 168 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.785 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	519/1669 l
Bandenmaat	225/55R18

Motor en prestaties

Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	121 pk @ tpm
Koppel	190 Nm @ tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11 sec.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	1,9 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	44 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 51.990,-
Prijs instapmodel	€ 29.990,-