



Mitsubishi Outlander Sport

Geen probleem!

SUV's (Sports Utility Vehicles) zijn ongekend populair omdat deze auto's veel ruimte en een groot gevoel van veiligheid bieden. Maar juist dat laatste beperkt zich vaak tot slechts een gevoel. In realiteit zijn dergelijke auto's hoog, zwaar en daardoor minder handelbaar. Terwijl menigeen probeert de problemen zo goed mogelijk te verhelpen, probeert een handjevol fabrikanten juist de oorzaak ervan weg te nemen. Mitsubishi hoort daarbij met een SUV waarbij de ruimte en het stoere uiterlijk zijn gebleven. Maar omdat de auto iets lager is dan gebruikelijk, is deze nieuwkomer veiliger, beter handelbaar en vriendelijker voor milieu en budget.

Alhoewel deze nieuwe Mitsubishi beduidend bescheidener oogt dan een "full size SUV", is de Outlander bepaald geen kleine auto. De nors kijkende koplampen zorgen voor een stoere uitstraling. De hier gereden "intro edition" is bovendien fraai aangekleed met two tone lak (de bumpers en treeplanken zijn lichter dan de rest van de auto) en vijfspaaks velgen. De Outlander onderscheidt zich vooral door een lage daklijn. Desondanks is de ruimte op de achterbank riant. Ook op een lange rit zitten twee volwassenen hier prima.

Tijdens de testperiode mocht de Outlander onder andere een 2 meter 75 lang kamerscherm verhuizen. De achterbank laat zich gemakkelijk opklappen en ook de rechter voorstoel kan plat om extra ruimte te maken. Daarna vormt een fiets, kamerscherm of ander groots geen enkel probleem!

Adres onbekend? Geen probleem!

De "Outlander Sport Intro Edition" is zeer compleet uitgerust. Het dashboard is zwart met een zwarte strip hout om het een exclusief tintje te geven. De klokken met witte wijzerplaten steken nadrukkelijk boven de rand van het dashboard uit en zorgen daarmee voor een zekere levendigheid. In het midden

van het dashboard is een analoge klokje te vinden, dat met een witte achtergrond en verchromde rand perfect bij het interieur past.

De met leder beklede stoelen zitten dankzij de vele verstelmogelijkheden zeer goed. Bovendien zijn de stoelen verwarmbaar en dat is prettig omdat leder merkbaar meer kou vasthoudt na een koude nacht. Ook een elektrisch bediend schuif/kanteldak is standaard op deze eerste editie. Boven de achterbank is ook een glazen dak te vinden, maar dat kan niet worden geopend. De laatste extra van deze bijzondere uitvoering is een navigatiesysteem van VDO Dayton.



Het interieur geeft door de luxe aankleding en de fraaie materialen het gevoel dat Mitsubishi veel waar voor de betaalde euro's biedt. De fabrikant laat echter een steekje vallen op het gebied van ergonomie. De boordcomputer wordt bijvoorbeeld bediend met een knop waarvoor de hand door het stuurwiel moet worden gestoken. Wordt de knop van de koplampwisser zo veel gebruikt dat die juist prominent aan de stuurhendel moest? Terwijl het een trend is de bediening van boordcomputer, audiosysteem of cruise-control op het stuurwiel te plaatsen, laat Mitsubishi deze kans lopen. Het klimaatcontrolesysteem valt juist wel op door een zeer eenvoudige en intuïtieve bediening.

Nach Frankfurt? Kein Problem!

Onderdeel van de proefrit was een bezoek aan de IAA in Frankfurt. Op een dergelijke lange rit vallen opnieuw de goede stoelen en de iets hogere zit op. Dat laatste is prettig omdat de bestuurder verder vooruit kan kijken, wat op de lange afstand merkbaar meer rust biedt. Voorheen bood een hoge zit ook de mogelijkheid over het verkeer heen te kijken, maar het lijkt wel alsof iedereen tegenwoordig een MPV, SUV of ander hoogs rijdt.

Ten opzichte van dat andere hoogs, blinkt de Outlander uit op weggedrag. Dat is onder andere te danken aan het onderstel, dat afkomstig is van Mitsubishi's succesvolle rallyauto "Lancer Evo VII". De belangrijkste verklaring is te vinden in het lage zwaartepunt van de Outlander. Terwijl een hoge SUV niet direct gevaarlijk is, zal de bestuurder onwillekeurig de rijstijl (moeten) aanpassen. De Outlander geeft juist merkbaar een groot gevoel van vertrouwen. Dat vertaalt zich in prettiger rijden en vlot bochtenwerk.



Een aantal standaard terreinproeven die met iedere auto van dit type worden gedaan, kan de Outlander maar net doorstaan. De banden, het karakter van de motor (de manier waarop de kracht wordt opgebouwd) en het onderstel zijn niet afgestemd op terreinrijden. Een woordvoerder van Mitsubishi geeft aan dat dit geen enkel probleem is, want de Outlander is niet bedoeld als terreinauto. Wel komt de Outlander dankzij een iets grotere bodemvrijheid en vierwielaandrijving verder in het terrein dan de gemiddelde personenauto.

De vierwielaandrijving is vooral bedoeld als extra veiligheidsvoorziening. Bij gladheid of slecht wegdek blijft de Outlander voorbeeldig in het spoor, zoals bewezen op een zeer regenachtige Duitse Autobahn die nog steeds uit betonplaten bestaat.

Autobahn? Geen probleem!

Op het moment van schrijven is de Outlander met één motor leverbaar: een 2-liter viercilinder, goed voor 136 pk/176 Nm. Deze motor loopt niet zo zijdezacht als menig andere Japanse krachtbron. Zeker na een koude start is de Outlander wat humeurig en kan een proefrit onbedoeld met horten en stoten beginnen. Eenmaal warmgereden presteert de Outlander nooit te snel en nooit te langzaam, maar steeds precies voldoende.

Een bliksemsnelle tussenacceleratie blijft uit, maar de auto komt probleemloos mee met het verkeer.

In Duitsland kon gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid de Outlander ook bij hoge snelheid te testen. De 160 à 170 km/u verschijnt zonder problemen op de snelheidsmeter. Voor de beloofde topsnelheid van 192 km/u, is heel veel geduld of een zeer stijle afdaling nodig. De Outlander valt ook bij deze snelheden opnieuw positief op door de uitstekende wegligging. Terwijl een test van de topsnelheid bij menig SUV ook een test voor de zenuwen is, blijft de Outlander ook op zeer hoge snelheid uitstekend handelbaar.

Het uiteindelijke testverbruik lag na zo'n 2.500 km van verhuizen van onmogelijk grote stukken, een fotosessie op het strand, lichte terreinproefjes en vele snelle kilometers op de Duitse autobahn op 8,7 liter per 100 km. Helaas toonde de benzinemeter van de testauto nogal een merkwaardig gedrag, want luttele minuten na iedere tankstop zou al een kwart van de 60 liter metende brandstofvoorraad zijn verbruikt. Verder gaf de testauto tijdens de beproevingen geen krimp en mag van deze doordachte SUV van Mitsubishi vele jaren van probleemloze dienst worden verwacht!

en het stoere uiterlijk van een SUV met het weggedrag, de handelbaarheid en het prijskaartje van een luxe personenauto. De Outlander is het begin van een reeks nieuwe auto's van Mitsubishi en vormt daarmee een veelbelovende eerste stap. ■



Conclusie

Wie de grootst mogelijke auto wil rijden omdat dat een veilig gevoel geeft, moet dat vooral doen. Wie van mening is dat het beter is problemen te voorkomen dan te genezen, doet een logische keuze met de Mitsubishi Outlander. Mitsubishi heeft goed naar de concurrentie gekeken en komt met een doordacht concept dat problemen oplost zonder concessies te doen.

Het resultaat is een geslaagde combinatie van de ruimte, rust



Techniek

Mitsubishi Outlander Sport 2.0 Sport 4wd Intro Edition

Maten en gewichten

Lengte	455 cm
Breedte	175 cm
Hoogte	167 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1510 kg
Aanhanger	570 kg
Aanhanger geremd	1500 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	n.b.

Motor en prestaties

Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	136 pk @ 6000 tpm
Koppel	176 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,4 sec.
Topsnelheid	192 km/u
Verbruik gemiddeld	9 l / 100 km
Verbruik stad	12 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	215 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 33.995,-
Prijs instapmodel	€ 24.448,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 38 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?