

Voor ieder wat stils

Van maandag tot en met vrijdag rijd je uitstootvrij en fluisterstil naar je werk, en in het weekend doorkruis je met een laag verbruik het ganse land. De BMW X1 xDrive25e, de Ford Kuga Plug-in Hybrid en de Mitsubishi Outlander PHEV zijn van alle markten thuis.

Tekst Marcel Kühler, Bart Smakman Foto's Zbigniew Mazar



FORD KUGA PLUG-IN HYBRID
NL € 39.295 • BE € 40.950



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV
NL € 35.990 • BE € 42.290



BMW X1 xDRIVE25e
NL € 50.064 • BE € 46.150



De X1 xDrive25e rijdt sportief, maar is tegelijkertijd nogal straf geveerd.



Voorin is de X1 ruim genoeg voor de meeste mensen, maar de Kuga en de Outlander overtreffen dit. De bediening is eenvoudig. De sportstoelen zijn niet duur en bieden veel zijdelingse steun.

Precies zeven jaar geleden, in de laatste weken van 2013, moesten de Mitsubishi-dealers als bezeten aan de slag om nog voor het nieuwe jaar 8000 exemplaren van de Outlander PHEV af te leveren. Want in 2014 zou de fiscale bijtelling voor plug-in hybrides omhooggaan van 0 naar 7 procent. En vergelijkbaar met volledig elektrische auto's nu, kan zakelijk rijdend Nederland dat niet over zijn kant laten gaan.

Na het succes van de Outlander PHEV – en de Volvo V60 Plug-in Hybrid – bleef de stekkerhybride lange tijd een vrij zeldzame autosoort. Dat is nu heel anders. Met de toenemende drang naar elektrificatie, groeit het aanbod. De meeste plug-in hybrides rijden tot 50 kilometer elektrisch en bewegen zich op deze manier uitstootvrij door de stadscentra. Opladen doe je thuis of aan een open-

bare laadpaal, met als voordeel dat stroom bijna altijd goedkoper is dan benzine. Nu het aanbod groeit, ben je voor een stekker-suv niet langer automatisch aangewezen op de Outlander PHEV. Wij twijfelen in deze test tussen de oudgediende Mitsubishi, de sportieve BMW X1 xDrive25e en de gloednieuwe Ford Kuga Plug-in Hybrid.

In-/exterieur

De Outlander is het ruimst, de Kuga het veiligst en de BMW het premiumst. Je kiest een suv niet alleen voor zijn stoere aanblik en hoge zitpositie, maar ook voor zijn praktische kwaliteiten. Zo heeft de BMW X1 een in drie delen neerklapbare achterbank en voor 213 euro kun je de rijdersstoel ook platleggen. Anders dan bij de varianten met alleen een verbrandingsmotor, is de achterbank van de stekker-X1 niet verschuifbaar.



Voor de Kuga Plug-in Hybrid geldt hetzelfde. Met drie passagiers op de achterbank, heeft de Ford de grootste kofferbak. Met 'alles plat' biedt de Mitsubishi de meeste bagageruimte. Ook voor de inzittenden is dit de ruimste auto.

De veiligheidsuitrusting verklapt dat de Outlander PHEV al een tijdje meegaat. Hij rolt al sinds 2012 van de band en alleen de duurste uitvoeringen beschikken over rijhulpsystemen die we tegenwoordig voor lief nemen. Zoals

Wil je weten wat het accupakket uitveert? Daar is een knop voor. De prominente knop links brengt je snel naar het menu voor de rijhulpsystemen.

De goede geluidsisolatie bevordert het comfort op lange afstanden.

rijstrookassistentie, dodehoekwaarschuwing en adaptieve cruisecontrol. De Ford Kuga is jongste suv van dit drietal en wordt altijd geleverd met een noodremsysteem met herkenning voor auto's, voetgangers en fietsers, rijstrookassistentie en mistlampen met bochtverlichting. In de prijslijst staat een prachtig assistentiepakket met adaptieve cruisecontrol, verkeersbordherkenning, dodehoekwaarschuwing en een volledig automatische parkeerhulp. Zo ben je voor 1250 euro in een keer

klaar. Bij BMW moet je het merendeel van de rijhulpsystemen los aanvinken en afrekenen. Jammer. Op het gebied van materiaalgebruik en afwerking geeft de X1 wel het goede voorbeeld.

Comfort

Stilte en comfort in de Kuga Plug-in Hybrid.

Bij Ford gaan dynamiek en comfort net zo goed samen als warme chocolademelk en slagroom. Dat geldt ook voor de nieuwe Kuga Plug-in Hybrid. Want

ondanks de grote 19-inch wielen van de testauto (standaard: 17 inch), vangt zijn onderstel zowel kleine als grote oneffenheden soepel op. Daarbij maakt het weinig uit of de auto volgepakt is of niet. Op het onderdeel veercomfort scoort de Ford dan ook de meeste punten.

Het contrast met de BMW X1 is groot. Die is bijna constant in beweging, zelfs op een overwegend egale snelweg. In de stad incasseert hij drempels, putdeksel en dwarsrichels nogal droog. Gelukkig is er een tweede lijn van defensie tegen hobbels en gaten: de comfortabele sportstoelen.

Het onderstel van de Outlander springt soepeler om met oneffenheden dan de X1, maar kan het veercomfort van de Kuga niet evenaren. Kleine narigheid verwerkt de Mitsubishi goed, maar grote ellende brengt hem hinderlijk aan het deinen. Evengoed rolt de zware Japanner rustiger over het snelwegasfalt dan de sportieve Duitser. ➤

Bij Ford gaan dynamiek en comfort net zo goed samen als warme chocolademelk en slagroom.



Ford noemt het sportstoelen, maar de zijdelingse steun houdt niet over.



De stekker-Kuga wordt standaard geleverd met een digitaal instrumentarium.

Je bedient de traploze automaat met een draaiknop.



Een ruime werkplek die qua vormgeving erg lijkt op die van de Ford Focus. Het oogt wat rommelig.



Veercomfort biedt de Outlander genoeg, maar rijndynamiek is ver te zoeken.



Het dashboard verradt dat de Outlander al een tijdje meegaat.

Motor/transmissie

De BMW X1 heeft een driebcilinder benzinemotor. En die werkt verrassend goed.

BMW heeft zijn driebcilindermotor goede manieren aangeleerd. De 1,5-liter turbomotor doet zijn werk bijna trillingvrij en werkt soepel samen de elektromotor. Met als resultaat dat de X1 de best presterende aandrijflijn van allemaal heeft. Geholpen door de efficiënt schakelende automaat sprint hij in exact 7 tellen naar de honderd. De Ford doet er 1,8 seconden langer over en de Mitsubishi is zelfs 2,5 seconden langzamer.

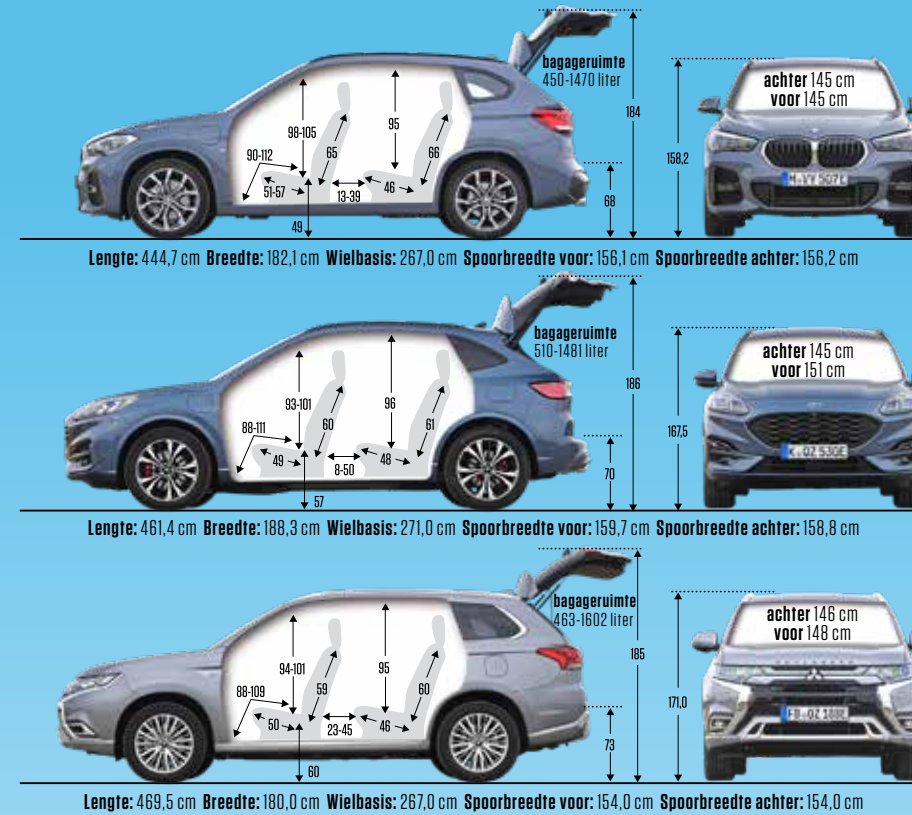
Niet alleen hun temperament is anders, de Ford en de Mitsubishi gebruiken ook andere techniek. Beide merken kiezen voor een viercilindermotor die

werkt volgens het efficiënte Atkinson-principe. Het doel is een laag verbruik en bij de Outlander PHEV is dat ook het geval. De bijna twee ton wegende testauto verbruikt slechts 6,1 liter benzine per 100 kilometer. Onderweg versnoept hij ook 6,9 kilowattuur aan elektrische energie. Misschien doet de X1 het dan wel beter: hij verbruikt 0,2 l/100 km méér benzine, maar heeft met 4,4 kWh de minste stroom nodig. Voor zo'n grote auto is de Kuga eveneens vrij zuinig: 6,6 liter brandstof en 5,2 kilowattuur elektrische energie verbruikt-ie. Over stroom gesproken: alle drie de plug-in hybrides hebben een elektrische actieradius van ongeveer 40 kilometer. De BMW en de Mitsubishi zitten daar iets onder, de Ford net erboven. 

Grote stoelen voor grote mensen. De kussens zijn naar onze smaak te zacht.



Dure uitvoeringen van de Outlander PHEV hebben een handige 230V-aansluiting in de kofferbak.



De lange en hoge Outlander PHEV is de ruimste auto in de test.

FORD STOPT LEVERING KUGA PLUG-IN HYBRID

Na voltooiing van onze test heeft Ford de productie en levering van de Kuga Plug-in Hybrid stilgelegd. Door oververhitting van de batterij kan mogelijk brand ontstaan. Terwijl Ford de exacte oorzaak onderzoekt en verhelpt, wordt eigenaren van de stekker-suv geadviseerd om het accupakket niet op te laden en alleen in de stand 'EV Auto' te rijden. Het vinden van een oplossing is volgens Ford eerder een kwestie van maanden dan van weken. Daarna heeft het pas zin om de auto's terug te roepen voor reparatie. Wat doet vermoeden dat dit probleem pas ergens in 2021 wordt verholpen.



Rij eigenschappen

De BMW profiteert van zijn sportieve onderstel.

Op het onderdeel rij eigenschappen profiteert de X1 van zijn sportieve onderstel. De BMW stuurt direct in, is heel precies te plaatsen en bouwt hoge bochtshelices op. Het ESP ziet logischerwijs geen reden om in te grijpen, met snelle rondetijden en hoge slalom-snelheden als resultaat. Hoewel Fords bekendstaan als lekker sturende auto's, is het toch echt de BMW X1 die in dit hoofdstuk de dienst uitmaakt.

De Kuga is de enige testauto met voorwielaandrijving en hij wordt – net als de Outlander PHEV – vroeg afgeremd door de elektronische scheidsrechter. Dat neemt niet weg dat de Ford directer stuurt en minder carrossriebewegingen laat zien dan de logge Mitsubishi. Alle stekker-suv's hebben één ding gemeen: de remweg is langer dan die van hun stekkerloze tegenhangers. Vooral als het remsysteem is opgewarmd, staan alle drie de testauto's laat stil. De toevoeging van een extra elektromotor en een relatief zwaar accupakket heeft dus niet alleen maar voordelen.

Milieu/kosten

De Ford en de Mitsubishi zijn soort van betaalbaar.

BMW's kleinste stekker-suv kost ruim 50.000 euro. Dat is een fors, maar ook begrijpelijk bedrag. Een gewone X1 met automaat kost al meer dan 46.000 euro (sDrive18iA), terwijl de xDrive20iA – die wat betreft power meer in lijn ligt met de plug-in hybride X1 xDrive25e – meteen 52.346 euro moet kosten. Zulke hoge bedragen kom je in de prijslijst van de Ford Kuga niet tegen. De stekker-Kuga

heeft een basisprijs van 39.295 euro en de door ons geteste ST-Line is 1350 euro duurder. Bij Mitsubishi kun je met elk budget terecht, want de Outlander PHEV is leverbaar in zes uitvoeringen, in prijs variërend van 35.990 tot 52.490 euro. Wij proberen het betaalbaar te houden met de tweede uitvoering: de Pure+ van 37.990 euro.

Kijken we naar bloedstollende aspecten zoals wegenbelasting, garantie en restwaarde, dan blinkt de BMW X1 uit met zijn procentueel gezien hoge restwaarde en belonen we de Mitsubishi voor de vijf jaar fabrieksgarantie. Daar staat tegenover dat de Outlander PHEV ruim honderd kilo zwaarder is dan zijn toch al zware concurrenten, waardoor hij twee treden hoger staat op de wegenbelastingladder. Maar doordat alle auto's heel zuinig gereden kunnen worden, vallen ze in het halftarifief en valt de belasting per kwartaal alsnog reuze mee.

Conclusie

Op het gebied van rij eigenschappen is de BMW X1 ongeëvenaard. Bovendien presteert zijn plug-in hybride-aandrijflijn zowel levendig als zuinig. Dat maakt het de beste stekker-suv van dit drietal. Dat hij toch als tweede eindigt, heeft alles te maken met zijn hoge aanschafprijs. Zo kan het dat de nieuwe Ford Kuga, die goedkoper, ruimer en comfortabeler geveerd is, als afgehele winnaar uit de bus komt. De Mitsubishi Outlander PHEV is in de basis al acht jaar oud, maar scoort best goed. Hij kan het tempo van zijn veel jongere concurrenten niet meer bijhouden, maar met veel binnenruimte, vijf jaar garantie en een laag prijskaartje, heeft hij ook zijn pluspunten.

BMW heeft zijn driecilindermotor goede manieren aangeleerd.



WIKKEN EN WEGEN

De kans is groot dat jij iemand kent die een Outlander PHEV heeft (gehad). Zo'n daverend verkoopsucces was de stekker-suv in zijn beginjaren. Ik ken iemand die er zo content mee was, dat hij ondertussen toe is aan zijn tweede. Ik gun hem dat plezier, maar constateer ook dat het interieur en de veiligheids-uitrusting niet meer van deze tijd zijn. Echt lekker rijden doet de logge Outlander ook niet. Wat dat betreft is de nieuwe Ford Kuga een veel betere keus. Dat zou in ieder geval mijn favoriet zijn. De BMW X1 is simpelweg te duur.

MULTIMEDIA



BMW

BMW heeft de mogelijkheden van het standaard-multimediasysteem uitgebreid. Behalve een 6,5-inch display, bluetooth-ondersteuning, vier luidsprekers en online-toegang via de ingebouwde LTE-module, krijg je nu ook digitale radio-ontvangst. Voor smartphone-integratie moet je 427 euro betalen en een navigatiesysteem kost 1655 euro extra. Onderdeel van het navigatiesysteem is een groter beeldscherm van 10,25 inch.



FORD

Ford levert de Kuga Plug-in Hybrid standaard met een navigatiesysteem en een 8-inch touchscreen. Dat is een mooie binnenkamer. De auto heeft tevens bluetooth, spraakbesturing en DAB+. Zelfs een draadloze oplader voor je mobiele telefoon hoeft niet van de optielijst te komen. Wat dan wel? Een head-up display! In combinatie met adaptieve led-koplampen betaal je daarvoor 600 of 1500 euro, afhankelijk van de gekozen uitvoering.



MITSUBISHI

De Outlander PHEV is al wat ouder en dat verklaart het ingebouwde faxapparaat. Nee, geintje. Het multimediasysteem is voorzien van moderne functies zoals digitale radio en ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto. Aangezien een TomTom-navigatiesysteem op een uitvoering zit die 5500 euro duurder is, stellen we voor om een navigatie-app via je telefoon op het 8-inch touchscreen van de auto te toveren.



TECHNIEK

	BMW X1 xDRIVE25e	FORD KUGA PLUG-IN HYBRID	MITSUBISHI OUTLANDER PHEV
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4;
Nokkenas aandrijving	ketting	tandriem	ketting
Cilinderinhoud	1499 cm ³	2488 cm ³	2360 cm ³
Totaal vermogen	162 kW / 220 pk	165 kW / 225 pk	165 kW / 224 pk
Vermogen benzinemotor	92 kW / 125 pk bij 5000 tpm	112 kW / 152 pk bij 5500 tpm	99 kW / 135 pk bij 4500 tpm
Vermogen elektromotor	70 kW / 95 pk	96 kW / 131 pk	v: 60 kW / 82 pk; a: 70 kW / 95 pk

Max. koppel totaal	385 Nm	n.n.b.	332 Nm
Max. koppel benzinemotor	220 Nm bij 1500 – 3800 tpm	200 Nm bij 4500 tpm	211 Nm bij 4500 tpm
Max. koppel elektromotor(en)	165 Nm	v: 137 Nm; a: 195 Nm	230 Nm

Batterij	lithium-ion	lithium-ion	lithium-ion
Spanning / capaciteit (bruto/netto)	295 V; 10,0 / 8,8 kWh	300 V; 14,4 / 10,4 kWh	300 V; 13,8 / n.n.b. kWh
Versnellingsbak / aandrijving	6-Traps automaat / 4WD, permanent	automaat, traploos / voorwielen	automaat, traploos / 4WD, permanent
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; DSC (ESP)	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; MASC (ESP)

Draagcirkel l/r	11,4 / 11,3 m	11,9 / 11,9 m	11,4 / 11,1 m
Remmen	v/a: geventileerde schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	225/55 R 17	225/60 R 18	225/55 R 18
Bandenmaat testauto	225/45 R 19 W	225/55 R 19 V	225/55 R 18 H
Bandenmerk	Michelin Pilot Sport 4	Continental Premium Contact 6	Yokohama BluEarth E70

Gewicht			
Kentekengewicht / testgewicht	1720 / 1790 kg	1744 / 1821 kg	1865 / 1950 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	2330 / 540 kg	2320 / 499 kg	2390 / 440 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	750 / 750 kg	1200 / 750 kg	1500 / 750 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 80 kg	75 / 100 kg	80 / 75 kg

PRESTATIES

0 - 50 km/h	3,0 s	3,7 s	4,1 s
0 - 100 km/h	7,0 s	8,8 s	9,5 s
0 - 150 km/h	16,4 s	17,3 s	20,4 s
Topsnelheid	193 km/h	200 km/h	170 km/h
Handling	1: 49,8 min.	1: 54,2 min.	1: 56,3 min.
Slalom	62,6 km/h	61,5 km/h	61,1 km/h

Remweg			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,8 / 36,4 / 80,2 m	9,7 / 34,7 / 81,0 m	10,2 / 37,0 / 84,3 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	36,7 m	36,4 m	37,7 m

Beluidsniveau			
Stationair geluid	43 dB(A)	46 dB(A)	44 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	54 dB(A)	54 dB(A)	55 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	64 / 67 dB(A)	63 / 67 dB(A)	63 / 67 dB(A)

Verbruik			
EU-verbruik	1,71 - 15,0 kWh	1,41 - 16,8 kWh	1,81 - 14,8 kWh
Testverbruik	6,31 + 4,4 kWh	6,61 + 5,2 kWh	6,11 + 6,9 kWh
CO ₂ -uitstoot (gemeten / EU)	166 / 39 g/km	177 / 32 g/km	173 / 40 g/km
Tankinhoud / actieradius	36 l / 571 km (38 km elektrisch)	45 l / 681 km (43 km elektrisch)	43 l / 705 km (39 km elektrisch)

PRIJZEN (NL)

Basisprijs	50.064	39.295	35.990
Opties op testauto			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	-
Besturing	-	-	-
Wielen	1773 ¹	850 ¹	4 ¹
Stoelen	801 ²	-	-
Uitvoering	-	1350 ³	2000 ⁴

Totaalprijs testauto			
Totaalprijs	52.638	41.495	37.990
Website	www.bmw.nl	www.ford.nl	www.mitsubishi-motors.nl
Full operation lease *	795	577	688
Private lease **	739	n.n.b.	n.n.b.

Onderhoud / garantie / restwaarde			
Onderhoudskosten	750	730	720
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	3 / 3 / 12 / 5 jaar	2 / 2 / 12 jaar / onbep.	5 / 5 / 12 / 5 jaar
Na 4 jaar in euro / procenten	28.200 / 53,6	19.100 / 46,0	16.850 / 44,4
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mmd. ***			
WA + / All risk	20 / 31 / 60	21 / 30 / 55	22 / 33 / 56
Emissienorm / energielabel	Euro 6d-Temp / A	Euro 6d-Temp / A	Euro 6d-Temp / A
Belasting per kwartaal	139	139	164

* Leaseprijs per maand volgens Alphabet.com, op basis van 20.000 km/jaar en een looptijd van 48 maanden.
** Tarief private lease per maand voor geteste motor-/uitrustingsvariant, opgegeven door importeur, op basis van 15.000 km/jaar met een looptijd van 48 maanden.
*** Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.
¹) meerprijs 19-inch lichtmetaal; ²) meerprijs sportstoelen (534 euro) met lendesteun (267 euro); ³) meerprijs ST-Line-uitvoering; ⁴) meerprijs Pure+-uitvoering (incl. 18-inch lichtmetaal).

IN - / EXTERIEUR

Ruimte voorin	100*	72	74	79
Ruimte achterin	100	62	69	72
Overzichtelijkheid	70	51	53	54
Bediening/functies	100	90	84	80
Kofferruimte	100	44	51	47
Flexibiliteit	100	39	34	29
Laadverm./trek gew.	50/30	31	32	31
Veiligheidsuitrusting	150	64	78	49
Kwaliteit/afwerking	100/100	150	145	142
ONDERDEELSCORE	1000	603	620	583
ONDERDEELWINNAAR	2	1	3	

COMFORT

Zitcomfort voorin	150	127	123	121
Zitcomfort achterin	100	70	69	72
Ergonomie	150	79	78	84
Risicogeluid	50	42	42	42
Geluidsbeleving	100	68	75	67
Klimaatbeheersing	50	37	40	39
Veercomfort leeg	200	132	141	138
Veercomfort beladen	200	132	141	138
ONDERDEELSCORE	1000	687	709	681
ONDERDEELWINNAAR	2	1	3	

MOTOR / TRANSMISSIE

Acceleratie	150	120	107	101
Tussensprint	100	-	-	-
Topsnelheid	150	48	53	31
Overbr./verh./schakelgedrag	100	86	80	76
Vermogensontplooiing	50	33	32	30
Draaieigenschappen	100	74	73	70
Verbruik	325	249	239	245
Actieradius	25	9	12	13
ONDERDEELSCORE	1000	619	596	566
ONDERDEELWINNAAR	1	2	3	

RIJ EIGENSCHAPEN

Handling	150	76	59	51
Slalom	100	53	48	46
Besturing	100	88	86	81
Rechtuitstabiliteit	50	36	39	40
Remdosering	30	18	18	17
Remweg koud	150	86	103	80
Remweg warm	150	83	86	74
Tractie	100	86	40	84
Rijveiligheid	150	135	131	131
Draagcirkel	20	11	8	12
ONDERDEELSCORE	1000	672	618	616
ONDERDEELWINNAAR	1	2	3	

MILIEU / KOSTEN

Emissiewaarden	25	22	23	23
Prijs testauto	600	459	494	505
Multimedia	50	29	39	27
Afschrijving **	75	38	41	43
Onderhoud	20	12	12	12
Verzekering	50	39	40	39
Belasting	100	83	83	80
Brandstof	50	40	39	39
Garantie	30	17	14	21
ONDERDEELSCORE	1000	739	785	789
ONDERDEELWINNAAR	3	2	1	

UITSLAG

TOTAALSCORE	5000	3320	3328	3235
TESTWINNAAR	2	1	3	

* Maximaal haalbare score per onderdeel
** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met geijekte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.