

MITSUBISHI OUTLANDER 2.2 DI-D

Beetje saai maar zeer deugdelijk



Mitsubishi heeft een veel kleiner marktaandeel in ons land dan dertig jaar geleden, toen de Japanse merken het Europese continent kwamen veroveren. De oorzaak ligt bij een ingekrompen gamma. Of beter: het is niet gegroeid in het tempo van dat van veel Europese constructeurs, die de trend naar meer autotypes (crossover, cabrio, monovolume, SUV, berline, break, shootingbreak enzovoort) wel gevolgd hebben.

Maar in het segment van de compacte en zogenaamde *mid-size* (zeg maar iets groter dan compact) SUV speelt Mitsubishi wel nog goed mee. Het doet dat met de uitstekende gebouwde ASX — die Peugeot en Citroën hebben overgenomen om daar door het leven te gaan als 4008 en C4 Aircross — en de grotere Outlander, die nu een nieuw kleedje kreeg. We reden uitge-

Motor

2.2 turbodiesel van 110 kW of 150 pk

Prestaties

0-100 km/u in 10,3 (2WD) en 11,7 (4WD) sec.

Topsnelheid: 200 (2WD) en 190 (4WD) km/u

Verbruik

Norm: 4,8 (2WD) en 5,4 (4WD) liter/100 km

Testverbruik; 6,3 liter (4WD)

CO₂-uitstoot bij normverbruik: 126 (2WD) en 140 (4WD) gr/km

Instapprijs

28.290 (2WD) en 33.790 (4WD) euro

breid met de 2.2 turbodiesel van 150pk, de versie die in ons land de best verkochte wordt.

Een Mitsubishi koop je niet om mee uit te pakken. Ook niet

als het gaat om een toch wel stevig uit de kluiten gewassen SUV als de Outlander. Je koopt deze wagen wel omdat je weet dat het merk een haast onverwoestbare reputatie van deugdelijkheid heeft.

Veel uitstraling heeft de Outlander niet, hoewel dat natuurlijk grotendeels een persoonlijk gevoel is. Het ziet er allemaal wat gewoontjes uit. Een monotone interieur en een uiterlijk dat ook al niet als hip kan worden omschreven. Zet hem naast de Sante Fe van Hyundai, en je bekijkt hem niet meer.

Maar het zit wel allemaal goed in elkaar, want zelfs op slechte wegen hoorden we geen gepiep of gekraak. Mitsubishi spande zich bovendien in om de 2,2 turbodiesel zuiniger te maken. Het normverbruik van 4,8 liter haalden we niet, maar met een gewone rijstijl waarbij we geen rijplezier inleverden om nog iets minder te verbruiken, verstookten we niet meer dan 6,3 liter. Niet slecht voor een toch wel stevige SUV.

De motor is trouwens heel romig en soepel. Zijdezacht en zo gemakkelijk om weg te rijden vanuit stilstand. De viercilinder geeft nooit de indruk dat hij zal schokken of stilvallen als je het samenspel van gaspedaal en koppeling niet perfect speelt. Ook een pluim voor de geluid-demping van de diesel, die nooit te luid uit de hoek komt. En van de start/stop raakten we nog meer onder de indruk: zelden reden we met een systeem dat de motor zo discreet en trillingvrij opnieuw op gang jaagt als je vanuit stilstand wegrijdt.

© JO BOSSUYT

Premium nog pak duurder

Over smaken en kleuren, u weet wel. Maar toch: zet de Outlander naast een Audi Q5 of een BMW X3 en je weet snel wat je zou kiezen. Zeer zeker als mevrouw en de kinderen meekomen naar de showroom, want in Europa en nog iets meer in België zijn het esthetiek en uitstraling die het zwaarst wegen in de uiteindelijk keuze voor nieuwe wielen. Nog meer in de wereld van de bedrijfswagens dan in die van de particulieren. Iedere werknemer die in aanmerking komt voor een *auto van het werk* droomt van een Audi, BMW of Mercedes, in willekeurige volgorde maar toch met de eerste twee in een licht voordeel.

Als we alleen op de prijs afgaan en even niet verdwalen in meer gecompliceerde becijferingen die ook voordelen van alle aard en verbruik in rekening nemen, dan is de Outlander nochtans een pak goedkoper dan de bovenvermelde modellen en hun tegenhanger van bij Mercedes, de GLK. Bij de zogenaamde premiummerken moet u rekenen op een instapprijs (zonder opties...) van 36.000 tot 40.000 euro. Met de Outlander 2.2 turbodiesel rijdt u al naar buiten vanaf 28.000 euro. En voor het hoogste uitrustingsniveau, met vierwielaandrijving en achterin twee stoeltjes (waarmee de Outlander zich laat omtoveren in een zevenzitter) betaalt u een instapprijs van 33.790 euro. Nog altijd een diepe zucht goedkoper, dus.

VLAANDEREN EN EUROPA, NOODZAAK EN GRENZEN VAN SOLIDARITEIT

Solidariteit heeft grenzen

Griekenland krijgt een schijf 44 miljard euro noodsteun van zijn kredietgevers, maar daarmee is de eurocrisis verre van opgelost. De muntunie strompelt voort, haar toekomst blijft onzeker. De manier waarop de welvarende eurolanden met de Zuid-Europese schuldenstaten moeten omgaan, veroorzaakt heel wat wrevel. Hoever kan die solidariteit gaan? Leidt een blijvend financieel infuus niet tot minder verantwoordelijk gedrag van de ontvangende landen? Kosten de constructiefouten van de eurozone ons massa's geld? Heeft een muntunie als transferunie zonder responsabilisering nog een toekomst?

Op al die vragen wil *Vlaanderen en Europa. Noodzaak en grenzen van solidariteit* een antwoord geven. Het boek, uitgegeven door het Vlaamse ondernemersnetwerk Pro Flandria en het Verbond van Vlaamse Academics (VVA), laat een reeks experts aan het woord die Europa en België met zijn solidariteitsmechanismen zowel economisch als politiek ontleden. Onder anderen Geert Janssens (VKW Metena), Jan Van Doren (Voka Kenniscentrum), Annelore Van Hecke (Vives), de Duiste econoom Hans-Werner Sinn, Derk Jan Eppink (Europees Parlement) en voormalig Europees Commissaris Frits Bolkestein leveren een bijdrage. Ondanks de uiteenlopende standpunten is de teneur van het boek duidelijk: duurzame solidariteit is solidariteit die responsabiliseert, een transferunie zonder politieke unie is waanzin en verdragen en nationale parlementen zijn de hoeksteen van Europa en moeten gerespecteerd worden.

Een van de meest in het oog springende analyses is die van Sinn. Hij geeft in het hoofdstuk *De Europese fiscale unie*.

Beschouwingen over de ontwikkeling van de eurozone een uitvoerig overzicht van de allesbehalve optimale geschiedenis van de eurozone. De idealen van bij de aanvang zijn gesneuveld en de politieke unie die in Duitsland in het vooruitzicht gesteld werd, is er niet gekomen.

In elf paragrafen schetst Sinn een beeld van de manier waarop de Europese solidariteit georganiseerd wordt. Voor hem is het duidelijk dat de verkeerde keuzes gemaakt zijn. Dat is te wijten aan de voorrang van politieke of economische wetmatigheden. In plaats van een inflatiepolitiek te voeren door geldcreatie en de kernlanden op te zadelen met vele tientallen miljarden aan niet-opeisbare targetvergoedingen op zuiderse landen, zou men er beter aan doen de crislanden tot interne devaluatie en grondige herstructureringen te dwingen om op termijn de verloren concurrentiepositie terug te winnen.

Maar volgens Sinn domineren de zuiderse landen de politiek van de Europese Centrale Bank (ECB), wat doortastend optreden moeilijk maakt. Wie de bijdrage van Sinn leest, begrijpt de noodzaak aan solidariteit, maar krijgt tegelijk de boodschap dat er ook grenzen aan die solidariteit zijn.

Het boek legt ook een stevig onderbouwd verband tussen de situatie in de eurozone en die in België. Het gebrek aan verregaande responsabilisering van de economisch zwakkere regio's als Wallonië — ook met de nieuwe financieringswet — legt ook op de Belgische unie een blijvende hypotheek, leert het boek. ©

ALAIN MOUTON

Hans Verboven (red.), *Vlaanderen en Europa. Noodzaak en grenzen van solidariteit*, Pelckmans, 2012, 280 blz, 22,50 euro

Pas geboekt



● *Bedrijfswagens in het recht* geeft een up-to-date overzicht van de volledige fiscale en sociaaljuridische regelgeving over het ter beschikking stellen en het gebruik van

bedrijfswagens na de recente wijzigingen van hun fiscaliteit. Thema's die worden aangekaart, zijn de strafrechtelijke en burgerrechtelijke aansprakelijkheid en de problemen die kunnen opduiken aan het einde van de arbeidsovereenkomst. Het boek richt zich tot advocaten, arbeidsjuristen en hr-verantwoordelijken.

Dirk Heylen en Ivo Verreyt (red.), *Bedrijfswagens in het recht*, Intersentia, 2012, 390 blz, 80 euro



● Hoe zorg je ervoor dat ondanks alle veranderingen je houdbaarheidsdatum als werknemer niet overschreden raakt? De kwaliteiten waar je als werknemer nu mee scoort, zijn over vijf

jaar al belegen en niet meer relevant. Hoe hou je jezelf scherp? Hoe ontloop je het outsourcingspook? En welke kwaliteiten zijn over vijf of tien jaar wél relevant? *Onbeperkt houdbaar* levert oplossingen aan voor al wie met vragen over talentmanagement zit.

Jeroen Busscher, *Onbeperkt houdbaar. Hoe blijf je succesvol?*, Business Contact, 2012, 158 blz, 19,95 euro



● *Een ongeluk in slow motion* gaat over de economische onzekerheid waarmee we nu al een half decennium worstelen. De auteur vergelijkt de crisis met een auto die op

zoek is naar een boom om tegen tot stilstand te komen. Een ongeluk in slow motion gaat minder over die boom en het al dan niet onvermijdelijke ongeluk, en meer over de bestuurders die te allen prijze het ongeluk proberen af te wenden en wild aan dat ene stuur rukken. Ewald Engelen heeft het dan ook vooral over de rol van journalisten, Twitter, politici, de financiële markten, de banken en het electoraat bij de vele reddingspogingen van het gefinancierde kapitalisme.

Ewald Engelen, *Een ongeluk in slow motion*, Bert Bakker, 2012, 283 blz, 17,95 euro

+ Start/stopsysteem, degelijk totaalpakket

- Weinig charisma