



Het beste van twee werelden

Een Jeep is in het grote mondiale autoaanbod toch geen wereld van verschil meer met een Mitsubishi? Wat is de beste deal in Nederland? De dubbeltest geeft het antwoord.

TEKST JACO BIJLSMA FOTOGRAFIE MARTIJN BRAVENBOER



De bekende 1.3-turbomotor is willig en sterk en zorgt voor duidelijk meer snelheid dan de Mitsubishi. De Jeep heeft geen snellaad-mogelijkheden.



Een modern interieur met mooie materialen en een veel betere afwerking dan voorheen. Het dashboard is volledig digitaal met veel connectiviteit en goed entertainment. Achter zit je ruim en comfortabel.



De Jeep stuurt iets 'wolliger', zodat je hem minder precies tussen de pylonen loodst. Qua bagageruimte en zitruimte achterin is de Jeep de ruimste.

ZEG DAT JE EEN JEEP HEBT OP EEN VERJAARDAG, WERKOVERLEG OF BUURT-BBQ EN JE STAAT TE BOEK ALS STOERE JONGEN. Jeep heeft een naamsbekendheid waar elk merk jaloers op kan zijn. Mannen en vrouwen zijn het erover eens: die auto's zijn stoer. In deze tijden van SUV's – in de volksmond overigens ook Jeeps genoemd – heeft het originele merk dus goud in handen, zou je denken. Nou, dat valt tegen, de merknaam wordt nog te veel geassocieerd met dure, grote benzineslurpers, horen we her en der. Niet vreemd, want het heeft even geduurd voordat Jeep zijn modellenaanbod op orde had. Echt overtuigende, kleinere modellen bestonden er niet totdat de huidige Renegade zijn entree maakte. Daarom duurt het ook even voordat het Jeep van nu als keuzemogelijkheid in deze compacte, 'verstandige' klasse wordt overwogen. Is deze Compass een redelijk alternatief voor een Ford Kuga, Opel Grandland X of Mitsubishi Eclipse Cross? Dat is in deze test nu de vraag. De merknaam klinkt nog steeds stoer, maar de Compass PHEV loopt op papier keurig in de pas met de rest van het aanbod qua elektrische actieradius en techniek, die hij net als zijn platform deelt met veel concerngenoten. Bij de vorige generatie (tot 2018) was dat ook zo en

behoorde Mitsubishi zelfs tot de partners. Dat is in het Stellantis-tijdperk van nu niet meer zo. Mitsubishi dreigde zelfs van de Nederlandse markt te verdwijnen, maar blijft voorlopig toch. Onder andere met deze Eclipse Cross, een compacte SUV met PHEV-techniek.

Kosten, veiligheid & uitrusting

De Jeep is in deze uitvoering lekker ouderwets Amerikaans, een auto waar standaard alles op en aan zit. Want we kijken hier naar de topuitvoering, die als 4XE 240 S te boek staat. Het prijskaartje passeert de halve ton net, want hij kost 50.290 euro. Terwijl hij er als PHEV al voor 45.590 euro is als Limited met dezelfde aandrijflijn. Zakelijk gezien kan het nog goedkoper met de 190 pk sterke PHEV-aandrijflijn, want die uitvoering heb je voor net 40 mille. Bij Mitsubishi kun je voor tweeduizend euro minder instappen, maar de Eclipse Cross PHEV kruist hier in de rijkste Instyle-uitvoering de degens met de Jeep. En die is dik vijfduizend euro goedkoper dan de dikste Compass.

Is de meerprijs van de Jeep te rechtvaardigen? Als we naar de uitrusting kijken niet, want in de Mitsubishi krijg je (bijna) alles



wat de Jeep ook heeft en zelfs iets meer, want ook het schuifdak is standaard bij deze Instyle. Alleen bij de Compass krijg je een maat grotere lichtmetalen 19 inch-wielen in een donker trendy design. De Jeep compenseert zijn hogere prijs niet met een grotere motorinhoud, maar wel met flink meer gecombineerd vermogen. Want de combinatie viercilinder 1.3-turbo en elektromotor is goed voor maximaal 240 pk. Mitsubishi combineert een grote viercilinder die volgens de Atkinson-methode werkt met twee elektromotoren en die alliantie is goed voor ten hoogste 188 pk. Kijk je naar de accupakketten, dan zie je bij de Jeep een capaciteit van 11,4 kWh, bij de Mitsubishi is dat 13,8 kWh. Respectievelijk zou dat een elektrische actieradius van 47 en 45 km moeten opleveren. Pluspunt van de Mitsubishi is dat hij ook snellaadmogelijkheden heeft, waardoor je hem in 25 minuten weer voor 80 procent 'voltankt'. Kijken we naar de kosten, dan zien we dat de

verzekering bij de duurdere Jeep ook een paar tientjes hoger ligt, maar dat de houderschapsbelasting van de iets zwaardere Mitsubishi dat in evenwicht brengt.

Ontwerp & interieur

Klim aan boord en je zit bij beide op SUV-niveau; volgens het meetlint wat hoger in de Mitsubishi, maar dat ervaar je niet echt als een groot verschil. Bij beide heb je wat meer overzicht. En als je je atlas en draaiër maximaal wilt testen, heb je bij beide auto's de D-stijl enigszins als blinde vlek, maar verder is het zicht rondom oké. De zitpositie en instap zijn in orde. De sfeer aan boord is wel verschillend; in de Mitsubishi gaat het er allemaal wat opgezuimerd aan toe. De materialen zijn goed en de afwerking is ook in orde, maar het geheel oogt eerder praktisch dan luxe. In de Jeep is het eerder andersom. Die heeft iets meer show en ook het meterpaneel voor je neus is volledig digi-

taal, terwijl je bij de Mitsubishi nog traditionele meters geserveerd krijgt met daartussen een digitale display. Het maakt qua functionaliteit en afleesbaarheid niet veel verschil. Beide cockpits scoren gemiddelde punten qua ergonomie en bediening. De connectiviteit is goed, maar de Jeep heeft een streepje voor met zijn draadloze oplaadmogelijkheid. Qua navigatie en menu-indeling is het ook stuivertje wisselen, meer een kwestie van voorkeuren dan tegenvallende prestaties. Bij beide wijst TomTom de weg, of als je daar de voorkeur aan geeft Google Maps of Waze via Android Auto of Apple Carplay. Qua bouwkwiteit en gebruikte materialen scoren ze allebei een ruime voldoende. Omdat de Compass ten opzichte van zijn voorganger de meeste vooruitgang heeft geboekt, ben je al snel geneigd hem meer punten te geven, maar in deze vergelijking zijn ze echt aan elkaar gewaagd. De cockpit van de Jeep laat zien dat hij niet in de VS is gemaakt, maar een mondiaal product is. Hij wordt immers gemaakt van Mexico en Italië tot China en India. Kijk je naar het exterieurdesign, dan zie je wel twee werelden. De Mitsubishi is ontegenzeggelijk Aziatisch van design en de Compass heeft na wat dwalingen bij vorige generaties weer duidelijk

'De Jeep-aandrijflijn voelt bijna als een ouderwetse, sterke motor aan'



Voor het interieur zijn kwaliteitsmaterialen gebruikt. Het oogt meer praktisch dan luxe. Achterin zit je voldoende ruim. Van de exterieurstyling moet je houden.



De 2.4-viercilinder werkt vooral als generator van de aandrijflijn, die ook twee elektromotoren omvat. De Mitsubishi heeft ook snellaadmogelijkheden.



Testnotitie Sjors ten Tije

Fabrikanten lijken soms te vergeten hoe prettig het is om de mate van regeneratief remmen in een (deels) elektrische auto te kunnen instellen. Als ik voor mezelf spreek althans, want ik vind het wel handig om tijdens een en dezelfde rit regelmatig te veranderen in hoeverre de auto enkel op de elektromotor afremt. In veel auto's is dat niet uitgebreid in te stellen, of is het keuzemenu juist verstopt in een omslachtig digitaal scherm. Niet bij de vernieuwde Mitsubishi Eclipse Cross, want daarin kun je middels de flippers aan de stuurkolom snel en eenvoudig wisselen tussen de verschillende regeneratiestanden. Er zijn maar liefst zes verschillende, waardoor je tijdens het vertragen vrijwel nooit het rempedaal hoeft aan te raken, omdat je middels die flippers aan het stuur als het ware kunt terugschakelen en dus steeds sterker op de motor kunt afremmen. Wat mij betreft wordt dat de standaard in dit type auto, want op schakelen met quasi-sportieve flippers zit geen enkele bestuurder van een doorsnee SUV te wachten.

De Eclipse schrikt niet van een bocht en communiceert voldoende via zijn besturing en onderstel. De laadvloer is vlak genoeg, de achterbank gaat makkelijk plat.



de traditionele, maar wat ons betreft goede koers gekozen met bekende designelementen als de grille met de zeven luchtinlaten. Rondom een traditionele SUV en een herkenbare Jeep. Behoorlijk rechthoekig rechtaan. Dat kun je van de Eclipse Cross niet zeggen. Zeker in zijn laatste reïncarnatie is hij op zijn zachtst gezegd fantasievol vormgegeven. Een opvallend front en een achterkant die met een doorlopende verlichtingsstrip de achterruit in tweeën deelt. Het is een uitgesproken design waar je van moet houden. De Jeep komt volwassen en voor spelbaarder vormgegeven over, maar daardoor ook wat tijdlozer.

Comfort & functionaliteit

In de Mitsubishi zit je goed, maar hij 'pakt' je wat minder in. De cabine is licht en ruimtelijk, de materialen vooral praktisch. De opbergruimte van het dashboardkastje tot de vakken in de middenconsole is voldoende. De stoelen zijn iets harder en vlakker dan in de Jeep, maar je zit goed. De Jeep is iets softer qua zitcomfort, maar wat de onderstelafstemming en met name achteras betreft komen drempels en dwarsrichels soms wat harder door dan in de Mitsubishi. Beide interieurs zijn rammelvrij

en behoorlijk stil. De decibelmeter wijst geen duidelijke winnaar aan; het is bijna gelijkspel. Ook windgeruis is ongeveer in gelijke mate aanwezig. De leefruimte is bij beide voldoende, alleen achterin noteren we een flink verschil. De beenruimte van de Jeep is maar liefst 7 centimeter groter, maar je hebt daar wel een korter zitvlak. Bij de hoofdruimte voor- en achterin noteren we een centimeter meer voor de Mitsubishi. In de breedte is de Eclipse zelfs centimeters breder. Conclusie: in de Jeep krijg je achterin vooral wat meer beenruimte, in de Mitsubishi profiteer je van wat extra breedte. Als we de bagageruimtes onderzoeken, dan zien we op papier dat de Jeep flink in het voordeel is, wat zeker niet wil zeggen dat de Mitsubishi tekortschiet op dit punt. Bij beide auto's kan de gedeelde achterbank bovendien gemakkelijk plat.

Prestaties & verbruik

Ze danken beide hun vierwielaandrijving aan hybridetechniek. Voorin de Mitsubishi gaat een viercilinder met een motorinhoud van 2,4 liter die werkt volgens de Atkinson-cyclus voor je aan de slag als de elektromotoren geen stroom meer kunnen betrekken van het accupakket met een maximumcapaciteit van 13,8 kWh. Dan dient de viercilinder vooral als generator. In de Jeep speelt de bekende 180 pk sterke 1.3-turbo viercilinder de hoofdrol en is de *supporting act* een 60 pk sterke elektromotor die de achterwielen aandrijft. Het accupakket is iets kleiner met een capaciteit van 11,4 kWh. Wat betreft de volledig elektrische actieradius ontlopen beide testkandidaten elkaar nauwelijks: die bedraagt in het gunstigste geval een kleine vijftig kilometer. Ook het verbruik met een lege accu is gelijkwaardig. De Jeep is ietsje

'In sneller genomen bochten plaats je de Mitsubishi met zijn strakker afgestemde onderstel scherper'



zuiniger en heeft ook een kleinere brandstoftank. Wel opmerkelijk is dat de auto met het hoogste verzamelde vermogen iets zuiniger is en zoals verwacht een stuk sneller. Ook met dank aan zijn 40 kilo lagere gewicht, waardoor hij in een klasse lager van de houderschapsbelasting terecht komt. Voordeel heeft de Jeep ook bij de acceleratiemetingen: de Compass is zelfs een seconde sneller dan de fabriek opgeeft op de 0-100 km/h-oefening, hij heeft maar 6,9 seconden nodig. De Mitsubishi heeft daar 10,1 tel voor nodig, maar toch is dat ook acht tiende tel sneller dan zijn fabrieksopgave. Bij de tussenacceleraties is de Jeep eveneens duidelijk superieur. De Eclipse is voor mensen die minder haast hebben, want de Japanner heeft meer tijd nodig. Het verschil is aanzienlijk: de Jeep-bestuurder is ruim tien tellen eerder bij de 140 km/h. En dat voelt je ook; de Jeep-aandrijflijn voelt bijna als een ouderwetse, sterke motor aan. De Mitsubishi met zijn duidelijk andere techniek voelt veel meer aan als de hybride die hij is. Rijd je ze beide zo zuinig mogelijk, dan presteren ze zonder nukken en grillen, en bieden ze vooral soepele, stille en efficiënte vooruitgang. Ben je in een meer uptempo-bui, dan toont de Jeep meer enthousiasme. De gas-

respons is desgewenst scherper en hij trekt ook duidelijker door. De Eclipse met zijn drive-by-wire-opzet zonder versnellingsbak klinkt vooral als een cvt zodra je gas geeft. Motorgeluid en acceleratie lopen niet synchroon. Maar wie sneller wil rijden, moet ook adequaat vertragen en die discipline beheerst de Jeep het beste. Hij heeft de kortste remafstand: 37,1 meter, de Mitsubishi staat exact drie meter later stil.

Rijegenschappen


Met de stroom mee in Nederland is in beide auto's een comfortabele ervaring. Op de uitwijkproef of in sneller genomen bochten plaats je de Mitsubishi met zijn wat strakker afgestemde onderstel en transparantere besturing makkelijker en scherper. De Jeep voelt wat zwaarder aan, bijna als een auto uit een klasse hoger. De besturing is precies genoeg, maar het gevoel wat gedempter. Ook de carrosseriebeheersing is relaxter; de Jeep rolt iets meer en bij remmen duikt de koets ook duidelijker. In de stad of op slechter wegdek zijn beide voldoende allround afgesteld en bieden ze voldoende comfort. De achteras van de Jeep weet niet altijd alles glad te strijken; zo af en toe voelt hij bij dwarsrichels wat stoterig aan.

Jeep Compass 4xe S / Mitsubishi Eclipse Cross PHEV Instyle


Specificaties

	Jeep	Mitsubishi
motor	vier-in-lijn, 1332 cm³, vier kl./cil., turbo, een elektromotor achter	vier-in-lijn, 2360 cm³, vier kl./cil., twee elektromotoren voor/achter
max. vermogen (ICE en EV)	180 pk (132 kW)/5750 min¹ (60 pk)	98 pk (72 kW)/4000 min¹ (60+70 pk)
max. koppel (gecombineerd)	270 Nm/1850 min¹ (250 Nm)	193 Nm/2500 min¹ (137+195 Nm)
gecombineerd vermogen	240 pk	188 pk
boring x slag	70 mm x 86,5 mm	88 mm x 97 mm
brandstof	benzine, elektrisch	benzine, elektrisch
specifieke massa	7,6 kg/pk	10,5 kg/pk
specifiek vermogen	135,1 pk/l	41,5 pk/l
transmissie	zestraps, automaat	traploos, automaat
aandrijfwijs	vierwielen	vierwielen
besturing	elektr. bekrachtigd, tandheugel	elektr. bekrachtigd, tandheugel
wielophangingen v/a	onafhankelijk, McPherson/onafhankelijk, multi-link	onafhankelijk, McPherson/onafhankelijk, multi-link
remmen v/a	geventileerde schijven/schijven	geventileerde schijven/schijven
abs	ja	ja
esp	ja	ja
banden	235/45 R19	225/55 R18


De concurrentie



Ford Kuga 2.5 Vignale Plug-in Hybride e-CVT
€ 44.250,-
★★★★



Opel Grandland X Elegance Hybrid4 300 pk
€ 49.649,-
★★★★



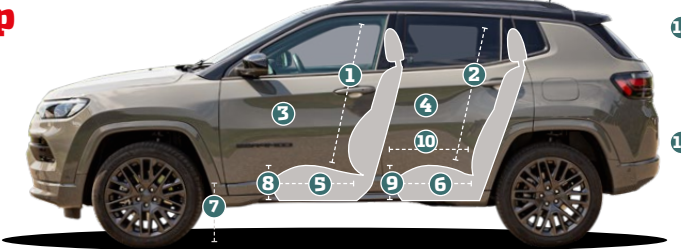
Peugeot 3008 Hybrid GT 225
€ 46.940,-
★★★★



Maten en gewichten

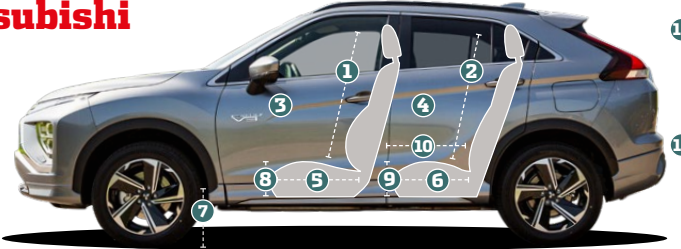
	Jeep	Mitsubishi
carrosserie	vijfdeurs SUV	vijfdeurs SUV
binnenhoogte voor (1)	97 cm	98 cm
binnenhoogte achter (2)	91 cm	92 cm
binnenbreedte voor (3)	131 cm	135 cm
binnenbreedte achter (4)	128 cm	132 cm
zitdiepte voor (5)	50 cm	50 cm
zitdiepte achter (6)	48 cm	50 cm
instaphoogte min./max. (7)	60/72 cm	71/77 cm
zithoogte min./max. (8)	34/40 cm	32/35 cm
achterbankhoogte (9)	34 cm	40 cm
zitruimte (10)	77 cm	70 cm
tildrempel (11)	81 cm	75 cm
klephoogte (12)	189 cm	184 cm
inhoud bagageruimte	438-1387 l	359-1108 l
tankinhoud	36,5 l	43 l
draaicirkel	11,7 m	10,6 m
kentekengewicht	1835 kg	1875 kg
max. toegelaten gewicht	2400 kg	2425 kg
max. trekgewicht	1250 kg	1500 kg

Jeep



wielbasis 263,6 cm
 lengte 440,4 cm breedte 187,4 cm hoogte 164,9 cm spoorbreedte v/a 154,2 cm/153,2 cm

Mitsubishi



wielbasis 267 cm
 lengte 454,5 cm breedte 180,5 cm hoogte 168,5 cm spoorbreedte v/a 154 cm/154 cm

Testresultaten

	Jeep	Mitsubishi
topsnelheid (km/h)	183 km/h	162 km/h
acceleratie (s)		
0-50 km/h	2,5	4,5
0-80 km/h	4,7	7,8
0-100 km/h	6,9 (7,9*)	10,1 (10,9*)
0-120 km/h	9,2	15,8
0-140 km/h	12,6	23,2
tussenaccel. (s)		
80-120 km/h in D	4,6	5,2
100-140 km/h in D	5,8	7,3
geluid (db(a))		
50 km/h	52	52
80 km/h	56	54,5
100 km/h	58	59
120 km/h	61	60
140 km/h	62	61
tellerafwijking (km/h)		
50 km/h	51	52
80 km/h	82	82
100 km/h	104	102
120 km/h	124	122
140 km/h	142	143
remweg (m)		
100-0 km/h	37,1	42,1
VDA uitwijkproef		
max. inrijnsnelheid met esp (km/h)	70,1	71,2
testcondities	droog	droog
kilometerstand	2131	3078
omgevingstemperatuur	20 °C	20 °C



Standaarduitrusting

	Jeep	Mitsubishi
in hoogte verstelbaar stuurwiel	ja	ja
axiaal verstelb. stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelbare voorstoelen	ja	ja
elek. verstelbare stoelen	ja	ja
stoelverwarming	ja	ja
stuurverwarming	ja	ja
voorruitverwarming	ja	nee
in delen neerklapbare achterbank	ja	ja
leren bekleding	ja	ja
isofix aansluiting voor kinderzitjes	ja	ja
elek. bed. ramen v/a schuif-/kanteldak	ja/ja optie	ja/ja
elektrisch verstelbare buitenspiegels	ja	ja
elektrisch verwarmbare buitenspiegels	ja	ja
centr. vergrendeling op afstandsbediening	ja	ja
cruisecontrol	ja	ja
adaptieve cruise control	ja	ja
led-koplampen	ja	ja
automatische lichtsensoren	ja	ja
regensensor	ja	ja
parkeersensoren v/a parkeercamera	ja	ja
audiosysteem	ja	ja
draadloos/usb-aansluiting	ja/ja	ja/ja
bediening vanaf het stuurwiel	ja	ja
navigatiesysteem	ja	ja
apple carplay en android auto	ja	ja
airconditioning	ja	ja
automatische airco	ja	ja
lichtmetalen wielen	ja	ja
twee airbags vóór	ja	ja
zij-airbags vóór	ja	ja
zij-airbags achter	ja	ja
gordijnairbags	ja	ja
tractiecontrole	ja	ja
stabiliteitscontrole	ja	ja
automatisch remsysteem	ja	ja
rijstrookassistent	ja	ja
dodehoekassistent	ja	ja

Kosten en onderhoud

	Jeep	Mitsubishi
catalogusprijs	€ 50.290,-	€ 44.490,-
prijs testauto	€ 52.374,-	€ 45.380,-
kosten rijklaar maken	inbegrepen	€ 1311,60
houderschapsbelasting p.j.	€ 544,-	€ 588,-
leaseprijs*	€ 779,34	€ 692,98
verzekeringspremie**	€ 755,87	€ 733,16
onderhoudsinterval	12.000 km/1 jr.	15.000 km/1 jr.
garantietermijn	3 jaar/onbeperkt km	5 jaar (eerste 2 jr. onbeperkt, daarna 100.000 km p.j.)

* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 10.000 km per jaar, looptijd 60 maanden, incl. verzekering en btw, exclusief laden.
 ** Verzekering bij Univé

Verbruik en milieu

	Jeep	Mitsubishi
verbruik gemiddeld (WLTP)	1 op 52,6	1 op 50
testverbruik	1 op 15,4*	1 op 15,2*
actieradius	562+47 km	654 +45 km
elektrische actieradius	47 km**	45 km**
milieulabel	A	A
CO₂-emissie	44 g/km	46 g/km

* fabrieksopgave ** met lege accu

Eindoordeel

Deze twee compacte crossovers of SUV's zijn heel verschillend, maar toch erg aan elkaar gewaagd. Qua uitrusting in de dikste uitvoeringen ontlopen ze elkaar nauwelijks iets. Hetzelfde geldt voor het verbruik, maar de rijervaring is behoorlijk anders. De Jeep maakt zijn hogere prijs waar met meer vermogen en hogere prestaties, terwijl hij op de belangrijke discipline 'verbruik' een fractie beter scoort. Ook is hij qua ruimte achterin voor zowel personen als bagage de beste. De Jeep boekt de grootste vooruitgang ten opzichte van zijn voorganger en pakt je als vandoers in met emo-punten. En in tegenstelling tot veel van zijn voorgangers overleeft hij een bezoekje aan de boekhouder nu ook. Hij is uitgebalanceerder en rationeler dan ooit. De Mitsubishi pareert dat met veel value-for-money, bijdetijdse oplaadmogelijkheden die de PHEV nog weer bruikbaar maken en een iets hoger trekgewicht. Dit duel eindigt daarom in gelijkspel, waarbij je eigen voorkeuren de doorslag zullen moeten geven.

- 1. Jeep ★★★★★
- 2. Mitsubishi ★★★★★

