

# Mitsubishi Outlander: mit Plug-in-Hybrid

Stadthagen, Lk. Schaumburg (NI) Mitsubishi hatte schon früh den richtigen Riecher. 2013 brachten die Japaner das weltweit erste Plug-in-Hybrid-SUV auf den Markt, das von 2015 bis 2017 die europäische Verkaufsstatistik dominierte. Die Konkurrenz zog schnell nach, während Mitsubishi dem europäischen Markt für einige Jahre den Rücken kehrte. Fünf Jahre nach seiner ersatzlosen Streichung ist der Outlander PHEV nun wieder zurück. Als erstes eigenständiges Mitsubishi-Modell nach dem europäischen Neustart rollt das D-SUV als neues Aushängeschild der Marke Ende des Monats in die Händlerschauräume.

Wobei, so neu wie es den Anschein hat, ist er gar nicht. Bereits seit Ende 2021 wird die vierte Generation des Teilzeit-Stromers in Japan und in den USA verkauft. Für den europäischen Markt wurde er nun optisch und technisch leicht überarbeitet. Das 4,72 Meter lange Flaggschiff wirkt eigenständig und solide, mit wuchtiger Front und markanten Scheinwerfern, wenngleich die breit glänzenden Chromspannen an Front und Fensterrahmen etwas aus der Zeit gefallen wirken. Die Heckpartie mit horizontal angeordneten LED-Rückleuchten erscheint harmonisch geschlossen und greift das skulptural ausgeformte Sechseck-Motiv der legendären Mitsubishi-Geländewagenikone Pajero auf. Die Zweifarblackierung mit schwarzem Dach, die es in fünf Varianten gibt, kaschiert ein wenig die lichte Höhe des immerhin 1,75 Meter aufragenden Allradlers.

Auch im Innenraum sorgt ein horizontal ausgerichteter Instrumententräger für stattliche Breite. Materialien und Verarbeitung machen im Vergleich zum Vorgänger einen deutlich aufgewerteten Eindruck. Mit viel Liebe zum Detail sind Schalthebel, Drehregler sowie Schalter und Türgriffe auf präzise Rückmeldungen konzipiert. Die Sitze sind bequem und vielfach verstellbar, je nach Ausstattung oder optional sorgen Beheizungs-, Belüftungs- und Massagefunktionen sowie unterschiedlichste Beledungen und Softtouch-Flächen für Premium-Ambiente.

Schon in der Basisversion ist jeder Outlander mit zwei jeweils 12,3-Zoll großen Infodisplays ausgerüstet. Der hochauflösende, vollständig digitale Monitor mit TFT-Farbdisplay hinterm Lenkrad glänzt mit guter Ablesbarkeit sowie einer großen Auswahl an Inhalten, die sich über Tasten am Lenkrad je nach Bedarf individuell konfigurieren lassen.



Hinzu kommt ab der traditionell zum Start angebotenen Intro Edition ein Head-up-Display. Dominiert wird der Innenraum von dem Infotainment-Touchscreen, das die üblichen Funktionen von Navigation- und Audiosystem sowie weitere Fahrinformationen je nach persönlichen Vorlieben in übersichtlicher Darstellung anzeigt. Darüber hinaus erlaubt eine Smartphone-Anbindung die personalisierte digitale Welt via Apple CarPlay oder Android Auto kabellos in den Outlander zu integrieren. Eine 15-W-Qi-Wireless-Ladeschale versorgt dabei die Handys mit Strom. Für Klangerlebnisse der besonderen Art sorgt ein speziell auf den Outlander abgestimmtes Soundsystem von Yamaha. Schon in der Einstiegsversion verbreitet es mit acht, in der Topausführung mit 12 Lautsprechern auf Knopfdruck Konzertsaal-Surrounding oder coole Lounge-Atmosphäre.

Die finden auch die Passagiere im Fond des großen D-SUV von Mitsubishi. 2,70 Meter Radstand schaffen ordentliche Beinfreiheit. Die Rücksitze lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umlegen, wenn auch nicht verschieben. So bietet der Kofferraum in der normalen Konfiguration 495 Liter, durch vollständiges Umklappen der Rücksitze lässt sich dieser auf bis zu 1404 Liter erweitern. In der Topversion spannt sich außerdem über den Köpfen ein großes Panoramastiebedach.

Für den Antrieb nutzt der neue Outlander ein überarbeitetes Plug-in-Hybrid-System der nächsten Generation, dessen grundlegendes Arbeitsprinzip aber schon aus dem Vorgänger sowie dem Eclipse Cross bekannt ist. Herzstück bleibt hier ein 2,4-Liter-Vierzylinder-Benziner mit eher bescheidenen 136 PS (100 kW). Dem springen jedoch gleich zwei Elektromotoren zur Seite, einer hinten mit identischer Leistung und einer vorn mit 85 kW. In einem aufwändigen Wechselspiel aus seriell und parallel Hybrid-Antrieb entsteht so eine Systemleistung von 225 kW (306 PS). Bei einer ersten Proberunde gefiel uns vor allem der spontane Antritt und die nahtlose Beschleunigung

Anders als viele andere Hybride verzichtet Mitsubishi auf ein CVT-Getriebe, das oft für unnatürliches Aufheulen sorgt. Stattdessen wählt die Antriebssteuerung je nach Situation den optimalen Modus – rein elektrisch, als serieller Hybrid mit dem Verbrennungsmotor als Generator oder im direkten Parallelantrieb für maximalen Vortrieb. Wer es drauf anlegt, kann den mehr als zwei Tonnen schweren Allradler dann sogar in erstaunlichen 7,9 Sekunden auf Tempo 100 hetzen. Allerdings scheint das nicht seine bevorzugte Gangart, sondern eher das sanfte und ruhige Dahingleiten. Und das auch nicht übertrieben schnell.

Bei 170 km/h wird der Wagen elektronisch einge-

bremst, rein elektrisch wird bei 135 km/h der Saft abgedreht. Apropos, den Strom für beide E-Maschinen liefert eine auf 22,7 kWh vergrößerte Batterie, die nach WLTP-Norm bis zu 85 Kilometer rein elektrische Reichweite ermöglichen soll. Das reicht noch gerade so, um als Dienstwagen in den Genuss des Steuervorteils von 0,5 statt 1 Prozent zu kommen (seit diesem Jahr müssen Plug-in-Hybride dazu eine Mindestreichweite von 80 Kilometer haben), doch zeitgemäß ist das für ein neues Modell angesichts der wachsenden Konkurrenz, vor allem aus China, deren elektrifizierte Zwitter-Modelle inzwischen locker über 100 Kilometer anbieten, sicher nicht.

Und noch eine Schnurre leistet sich der neue Outlander PHEV. Nach wie vor lädt er ACWechselstrom nur einphasig, womit eine volle Ladung auf 100 Prozent an einer Wallbox geschlagene sechseinhalb Stunden dauert. Und zum Schnellladen belässt es Mitsubishi bei dem in Japan üblichen CHAdeMO-Anschluss, der hierzulande kaum noch üblich ist. Findet man doch noch mal einen, soll eine 80-Prozent-Ladung 32 Minuten dauern. Immerhin, je nach Bedarf (und Wohnsituation) kann das Mitsubishi-SUV den gespeicherten Strom auch wieder ins Hausnetz einspeisen oder als mobiles Notstromaggregat für externe Elektrogeräte genutzt werden.

Bei unserer Testfahrt bei frühlingshaften Temperaturen durch das portugiesische Hinterland mit einem Mix aus moderatem Autobahn- und Landstraßentempo war der Akku allerdings auch schon nach gut 75 Kilometern leer. Wobei man dabei schon die Anzeige im Display im Blick haben muss, denn der Übergang in den Verbrennermodus ist kaum zu hören oder zu spüren. Das Wechselspiel der beiden Antriebsformen ist den Mitsubishi-Ingenieuren deutlich besser gelungen als so manchem japanischen oder auch europäischen Mitbewerber. Dabei fällt auf, wie lauffähig der Outlander unterwegs ist.

Selbst bei Autobahntempo dringen kaum Wind- oder Abrollgeräusche in den Innenraum.

Für die maximale Traktion auch auf rutschigem Untergrund ist das Allradsystem S-AWC (Super All Wheel Control) an Bord. Zwar wird auch dieser Geländewagen selten im Gelände zu sehen sein, doch können könnte er. Sieben wählbare Fahrmodi, unter anderem für Schnee, Matsch und Geröll, lassen den Outlander PHEV auch abseits asphaltierter Pisten gut und souverän aussehen. Dazu kommen überarbeitete Fahrwerkskomponenten und eine Lenkung mit verfeinerter Rückmeldung, die in Summe für hohe Fahrstabilität und souveräne Dynamik sorgen. Auf der ersten Proberundenegenossen wir das sehr auf Komfort getrimmte Fahrwerk, das sich schon fast ei-

nen Tick zu weich anföhlte. Doch ein einfacher Dreh auf „Power“ am griffgünstig auf der Mittelkonsole positionierten Fahrmodusregler und das System zieht die Zügel stramm, spricht: die Gasannahme und die Dämpfer werden direkter und auch die Lenkung gibt ein besseres Feedback.

Der neue Outlander Plug-in Hybrid rollt in vier Ausstattungslinien zu den deutschen Kunden, zu durchaus ambitionierten Preisen ab 49.990 Euro.

Wobei schon die „Basis“-Version recht üppig ausgerüstet ist. Neben dem erwähnten Digital-Cockpit und Infotainment-Touchscreen sowie dem Yamaha-Soundsystem und Allradantrieb gehören unter anderem 2-Zonen-Klimaautomatik, Standheizung und 18-Zoll-Alufelgen zur Serie. Auch das Sicherheits- und Assistenzpaket ist vorbildlich: Dazu gehören Frontkollisionswarner mit Notbrems- und Kreuzungsassistent, 360-Grad- Umgebungs-kameras, Einparkhilfe vorn und hinten, adaptive Tempoautomatik, Totwinkel- und Ausparkassistent sowie Licht- und Regensensor. In der nächsten Stufe „Plus“ (ab 51.990 Euro) kommt u.a. Sitze in Mikrofaser-Kunstleder, 8-fach einstellbarer und beheizbarer Fahrersitz sowie Lenkradheizung hinzu. In genannter Intro Edition (ab 54.990 Euro) dürfen sich die Kunden über 20-Zoll-Leichtmetallfelgen, adaptive LED-Scheinwerfer mit dynamischen Blinkern, Head-up-Display, elektrische Heckklappe und eine Dachreling in Silber freuen. An der Spitze rangiert die Variante Top (ab 59.490 Euro), neben den bereits erwähnten Goodies zusätzlich mit 3-Zonen-Klimanlage, klimatisierten Ledersitzen vorn, Sitzheizung hinten und Panorama-Schiebedach. Für 2000 Euro extra gibt's hier sogar Premium-Ledersitze mit Massagefunktion.

Daten Mitsubishi Outlander PHEV Top  
 Länge x Breite x Höhe (m): 4,72 x 1,86 x 1,75  
 Radstand (m): 2,70  
 Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 136 PS, 2360 ccm, (2 E-Motoren: 85 kW und 100 kW), AWD, Automatik  
 Gesamtleistung: 225 kW (306 PS)  
 Max. Drehmoment: 255 Nm  
 Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h  
 Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.  
 WLTP-Durchschnittsverbrauch: 0,8 Liter  
 CO2-Emissionen: 19 g/km  
 Batteriekapazität: 22,7 kWh  
 WLTP-E-Reichweite: 85 km  
 Leergewicht / Zuladung: min. 2070-2120 kg / max. 595-545 kg  
 Kofferraumvolumen: 495–1404 Liter  
 Max. Anhängelast: 1600 kg  
 Basispreis: 49.990 Euro  
 Testwagenpreis: 59.490 Euro



Text, Fotos: Frank Wald