

Pressepräsentation Mitsubishi Outlander PHEV: So oft es geht elektrisch

Von Jens Riedel

Seine Feuertaufe hat er bereits bestanden: Ein Vorserienfahrzeug nahm im August vergangenen Jahres an der Asia Cross Country Rally teil. Ab Mai kann der Mitsubishi Outlander PHEV auch hierzulande gefahren werden. Bei einem Normverbrauch von lediglich 1,9 Litern pro 100 Kilometer und 52 Kilometern Reichweite im reinen Elektrobetrieb gibt es beim ersten Plug-in-Hybrid-SUV auf dem Markt fünf Sitzplätze, 170 km/h Höchstgeschwindigkeit und 463 Liter Kofferraumvolumen sowie Allradantrieb und 1,5 Tonnen Anhängelast.

Dass bereits bei der Entwicklung des Outlanders der dritten Generation die Plug-in-Version mit in die Überlegungen einfließt, merkt man dem Fahrzeug an – in dem man so gut wie nichts merkt. Äußerlich weisen lediglich entsprechende Schriftzüge und der zweite „Tankdeckel“ hinten rechts auf den PHEV (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle) hin. Ebenso verhält es sich im Interieur, wo nur das „Powermeter“ an Stelle des Drehzahlmessers und zwei Zusatz Tasten in der Mittelkonsole den Unterschied machen. Nur, wer das Maßband nimmt, wird noch zwei andere Dinge feststellen: Der Fußraum im Fond (+45 mm) und der Kofferraumboden (+19 mm) liegen etwas höher als beim Outlander mit Benzin- oder Dieselmotor, um mehr Platz für die Batterie im Fahrzeugboden zu schaffen. Da dies aber – wie gesagt – bereits von vorneherein bei der Entwicklung der SUV-Baureihe berücksichtigt worden ist, schrumpft das Gepäckvolumen um lediglich 14 Liter und bleibt auch im PHEV nach Umlegen der Sitzbank ein topfebener Ladeboden. Ebenso leidet der Kniewinkel hinten nicht. Neben Fahrwerksanpassungen hat Mitsubishi beim Outlander PHEV noch einmal zusätzliche Anstrengungen zur Geräuschkämpfung und -reduzierung unternommen, die dem Flüstercharakter eines Elektroautos näherkommen.

Ein einfaches aufleuchtendes „Ready“ und die Stellung der Nadel im linken Rundinstrument an der Schnittstelle zwischen grünem „Eco“- und blauem „Charge“-Bereich signalisieren nach dem Druck auf den Startknopf, dass es losgehen kann. Wie

beim jedem anderen Elektrofahrzeug auch hören die Insassen nämlich gar nichts. Fußgänger werden bis 35 km/h durch ein künstliches Fahrgeräusch auf den nahenden Leisetreter aufmerksam gemacht, ehe das Auto alleine durch seine Rollgeräusche und das Summen der Motoren die Umwelt auf sich aufmerksam machen kann.

Motoren hat der Outlander PHEV gleich drei. Vorne und hinten arbeiten zwei Elektromotoren mit gleicher Maximalleistung (je 60 kW / 82 PS), aber unterschiedlichem Drehmoment (137 Newtonmeter vorne und 195 Nm hinten). Dazu gesellt sich dann noch der 2,0-Liter-Benziner. Die Leistung des Verbrennungsaggregates wurde für den spezifischen Einsatzzweck auf 89 kW / 129 PS zurückgenommen. Da sich die beiden E-Aggregate beim permanenten Allradantrieb des PHEV die Arbeit teilen, kommt der elektrifizierte Outlander auf eine maximale Gesamtsystemleistung von 149 kW / 203 PS. Damit ist die potenteste Variante der Baureihe zwar nicht die schnellste, aber die spürbar durchzugsstärkste sowohl was den Sprint von null auf 100 km/h angeht als beispielsweise auch die Beschleunigung im Bereich von 120 auf 140 km/h.

Das Energiemanagement versucht, wenn möglich, den Outlander stets im reinen Elektrobetrieb zu fahren bzw. so oft wie es geht dorthin zu wechseln. Der Benziner wirkt ohnehin wegen des einstufigen Getriebes frühestens erst ab einer Geschwindigkeit von 65 km/h auf die Räder – und auch erst dann, wenn dem Stromer der Saft ausgeht. Darunter leistet er den beiden Elektromotoren bei Bedarf als Generatorantrieber Schützenhilfe, um die Batterie nachzuladen. Erst jenseits der 120 km/h greift der 2,0-Liter-Verbrenner auch bei voller Akkuladung automatisch aktiv in den Vortrieb ein und wird der vordere E-Antrieb abgekoppelt, da sein Wirkungsgrad dann nicht mehr im effizienten Bereich liegt. Der hintere E-Motor bleibt weiterhin als Allradunterstützung in Gang.

So kennt der Hybrid-Outlander drei Fahrmodi. Den reinen Elektrobetrieb, den seriellen Hybridmodus (der Benzinmotor lädt über den Generator die Batterie nach, etwa beim Beschleunigen) und den parallelen Hybridmodus, bei dem der klassische Frontmotor mit dem hinteren E-Antrieb den Wagen bewegt sobald 120 km/h überschritten werden oder über 65 km/h bei niedrigem Batteriestand. In den beiden letzteren Betriebsarten gibt wird überflüssige Leistung immer zum Nachladen der Batterie genutzt. Der Fahrer bekommt von den Wechseln eigentlich nur durch das dezente Motorengeräusch beim Anspringen des Benziners etwas mit.

Einfluss auf den Energiefluss kann lediglich über die beiden Tasten in der Mittelkonsole genommen werden. Sie erlauben – jenseits der 65 km/h – das Schonen der Batterie, in dem vorne der Verbrenner an die Antriebsräder angekoppelt wird (Taste „Save“) sowie

das bewusste Aktivieren des Generators („Charge“) zum Nachladen über den Ottomotor. Mitsubishi hat sich bewusst gegen einen Diesel als Verbrennungsmotor entschieden. Der Benziner ist leichter, kompakter und schneller auf Betriebstemperatur. Unterm Strich ist er für das Konzept des Outlander PHEV die bessere Wahl, betont Mitsubishi. Zudem sind Selbstzünder in vielen internationalen Märkten längst nicht so beliebt wie hierzulande.

Der Outlander PHEV kommt unter den normierten Fahrzyklusbedingungen auf einen Verbrauch von 1,9 Liter pro 100 Kilometer und 52 Kilometer rein elektrische Reichweite. Das sorgt für einen CO₂-Ausstoß von lediglich 44 Gramm pro Kilometer. Doch die Laborwerte sind auch in diesem Fall zunächst mit Vorsicht zu genießen: Wir kamen auf einer ersten rund 75 Kilometer langen Ausfahrt mit Autobahn und kurvigen Bergstraßen auf 67 Prozent Elektroanteil (inklusive Generatorbetrieb) und einen Durchschnittsverbrauch laut Bordcomputer von 5,0 Litern.

Zum Nachladen der Batterie sprang der Verbrennungsmotor das erste Mal nach rund 35 Kilometern an. Das eigentlich Erstaunliche war aber, wie oft sich der Benziner zwischendurch kurzfristig immer wieder aus dem Geschäft zurückzog und der Outlander PHEV ein kurzes Stück wieder rein elektrisch unterwegs war – auch wenn die Anzeige längst keine Restreichweite mehr anzeigte.

Mitsubishi hält die Mindestladung auf 30 Prozent, so bald der 2,0-Liter-Motor im Fahrbetrieb wieder einen Teil seiner nicht benötigten Energie an die Batterie gespendet hat und die 30 Prozent wieder leicht überschritten sind, dürfen beide E-Aggregate dem Benziner wieder für ein paar Meter die Arbeit abnehmen. Nur eines sollte der PHEV bei allem Strom – wie bei jedem anderen Auto auch – nicht aus den Augen verlieren: den Tank. Ist der definitiv leer und sackt in Folge dessen die Kapazität des Akkus unter die besagten 30 Prozent schaltet das System zunächst die Klimaanlage ab und nimmt kurze Zeit später auch die Motorleistung zurück. Ein „Schildkröten“-Symbol im Display zeigt dann an, dass es ab jetzt nur noch mit gemäßigerem Tempo weitergeht – am besten zur nächsten Steckdose oder (noch einfacher) Tankstelle.

Für eine volle Stromladung werden fünf Stunden versprochen, mit 16-Ampere-Industrieanschluss lässt sich das um zwei Stunden verkürzen. Mit einem 300-Volt-Schnell-Ladegerät stehen nach einer halben Stunde bereits wieder 80 Prozent der Batteriekapazität zur Verfügung – oder man lässt 40 Minuten lang den 2,0-Liter-Motor unter der Haube als Generator arbeiten, wobei dann rund drei Liter Kraftstoff verbrannt werden.

Angeboten wird die elektrifizierte Version, die auch über eine Differenzialsperre verfügt,

ausschließlich in der Topausstattung mit Leder, adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage, Spurhalteassistenten und Auffahrwarner sowie einigen originären äußeren Designdetails, wozu beispielsweise auch die Lackierung in „Aqua-Silber metallic“ zählt.

Ausstattungsbereinigt kostet der Outlander PHEV etwa zehn Prozent mehr als die konventionell angetriebene Version. Mitsubishi plant ein jährliches Produktionsvolumen von mindestens 50 000 Einheiten. Weltweit haben sich bereits 12 000 Käufer für den PHEV entschieden, 8000 Autos sind schon ausgeliefert. Vor allem in den Niederlanden, Norwegen, Schweden und in der Schweiz – den ersten europäischen Märkten – ist das Plug-in-Hybrid-SUV wegen zahlreicher dort geltender staatlicher Vergünstigungen schon ein kleiner Bestseller. (ampnet/jri)

Daten Mitsubishi Outlander PHEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,80 x 1,68

Radstand (m): 2,67

Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1998 ccm

Leistung: 89 / 121 PS bei 4500 U/min

Max. Drehmoment: 190 Nm bei 4500 U/min

Elektro-Motoren (2): je 60 kW / 82 PS

Drehmoment E-Motoren: 137 und 195 Nm

Batterie: Lithiumionenbatterie, 300 Volt, 12 kWh

Systemleistung: 149 kW / 203 PS

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,0 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 1,9 Liter

CO₂-Emissionen: 44 g/km

EV-Reichweite: 52 km

Leergewicht / Zuladung: 1810 kg / 500 kg

Kofferraumvolumen: 463 - 1472 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Reifen: 225/55 R18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Basispreis: 41 990 Euro

Bilder zum Artikel



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



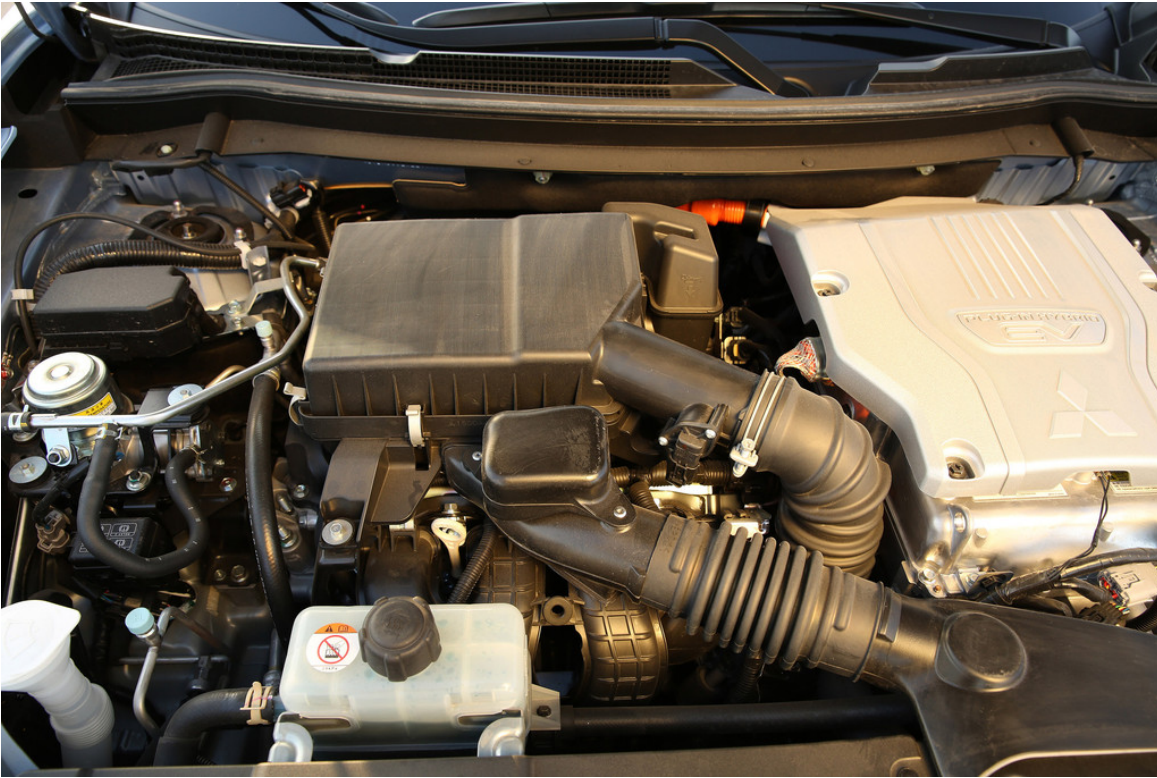
Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV Rally.



Mitsubishi Outlander PHEV Rally.



Mitsubishi Outlander PHEV.



Mitsubishi Outlander PHEV bei der Asia Cross Country Rally 2013.
