

Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander: Neue Akzeptanzoffensive

Von Axel F. Busse

Acht Jahre nach dem letzten Erscheinen auf der Internationalen Automobilausstellung wird Mitsubishi wieder auf der Frankfurter IAA präsent sein. Im Gepäck der japanischen Delegation ist das von Grund auf renovierte Modell Outlander.

Mehr als 21 000 Fahrzeuge hat Mitsubishi laut Kraftfahrtbundesamt (KBA) in den ersten sieben Monaten dieses Jahres in Deutschland neu in den Verkehr gebracht. Nach Jeep und Smart verzeichnete die Marke die dritthöchsten Zuwächse. Mehr als ein Drittel des Absatzes machte das Modell Outlander aus, das sich als Mid-Size-SUV beständiger Beliebtheit erfreut. Seit dem vergangenen Jahr gehört auch eine Variante mit kombiniertem Elektro-Verbrennungs-Antrieb dazu. Zwar ist diese Version hierzulande nicht so beliebt wie etwa in den Niederlanden oder in Norwegen, wo der Staat alternative Antriebe fördert, jedoch erfährt die Marke wachsende Akzeptanz für ihr Drei-Motoren-Konzept. Der Outlander Plug-in-Hybrid (PHEV) verfügt über je einen Elektromotor an Vorder- und Hinterachse sowie einen zwei Liter großen Vierzylinder-Benziner.

Die deutschen Kunden kommen damit in relativ kurzer Zeit in den Genuss einer nachhaltigen Modellaufwertung, denn obwohl der Outlander PHEV im Jahr 2012 in den Markt eingeführt wurde, brauchte es noch zwei weitere Jahre, bevor er in Deutschland verfügbar war. Für das Modelljahr 2016 ist das technisch und optisch weiter entwickelte Fahrzeug vom Start weg im Angebot.

Die neu gestaltete Front wird von zwei bumerangförmigen Chromspangen dominiert, die aufeinander zu weisen und Kernelemente des neuen „Dynamic-Shield“-Gesichts sind. Eine ähnliche Design-Idee hatte man zuletzt bei Opels Ampera gesehen. Der hatte aber keine LED-Hauptscheinwerfer, wie sie der Outlander ab der Ausstattungslinie „Plus“ anbietet. Die Seitenschweller weisen eine Metallapplikation auf, die für eine leichtere und gestreckte Silhouette sorgen sollen. Das überarbeitete Heck glänzt jetzt mit

geteilten Rückleuchten, die etwa zu einem Drittel in der Heckklappe liegen. Sie bewegt sich allerdings in der elektrischen Variante immer noch nicht schneller als ehemals und braucht zum Schließen rund 13 Sekunden.

Für Daniel Nacass, bei Mitsubishi Europa verantwortlich für die Öffentlichkeitsarbeit, ist das Ergebnis der Überarbeitung „mehr als nur ein Facelift“, schließlich seien mehr als 100 Punkte am Outlander einer Veränderung unterzogen worden. Selbstkritisch räumt er ein, dass die Erscheinung der bisherigen Generation „nicht sehr sexy“ gewesen sei, weshalb man mit einfachen, aber wirksamen Mitteln die Proportionen und damit die optische Wirkung verändern wollte. Zwar zeigte das PHEV-Modell im elektrischen Betrieb keine Defizite in Sachen Schallemissionen, jedoch fand das Entwicklungs-Team bei der Innengeräusch-Messung rund 30 Punkte an Chassis und Aufbau für eine akustische Optimierung. Zusätzliche Dämmstoffe, veränderte Aufhängungen und Dämpfer sowie Reifen und Türdichtungen wurden unter Klang-Aspekten bearbeitet.

Die Testfahrt mit dem Dieselmotormodell belegte den Erfolg der Bemühungen um verbesserten Akustik-Komfort. Beim PHEV, dessen rund 200 Kilogramm schwere Batterie zwischen den Achsen für einen niedrigen Schwerpunkt sorgt, ließ sich ein Phänomen leider nicht wegkonstruieren: Wird bei Betrieb im Lademodus mit dem Fahrpedal zusätzliche Leistung abgerufen, läuft der Verbrenner in einem so hohen und deshalb sehr mühsam klingenden Drehzahlbereich, dass man unwillkürlich „vom Gas“ geht. Gleichzeitig fehlt es nämlich an einem spürbaren Zuwachs an Vortrieb, was die Änderung der Geräuschkulisse plausibel erscheinen lassen würde.

Spürbar überarbeitet wurde auch die Lenkung, an der Tester immer wieder die mangelnde Rückmeldung und den dumpfen Kontakt zu Straße kritisiert hatten. Sie ist nun feinfühler geworden, spricht direkter an und vermittelt ein agileres Fahrerlebnis. Das fordert zwar zu einer dynamischeren Gangart heraus, offenbart aber gleichzeitig, dass die eher weiche und komfortable Fahrwerk-Abstimmung da nur selten mithalten kann. Spürbare Karosserieneigung in zügig gefahrenen Kurven ist die Folge. Die Sitze der Insassen bieten für Ausflüge ins Reich der Querschleunigung außerdem zu wenig Seitenhalt. Ihre Stärke ist die Bequemlichkeit auf der Langstrecke. Schließlich verspricht Mitsubishi mit einer Stormladung/Tankfüllung eine Gesamtreichweite von mehr als 800 Kilometern.

Um das Vertrauen der einheimischen Kundschaft in die Plugin-Hybridtechnik zu stärken, hat Mitsubishi die Herstellergarantie für die Fahrbatterie drastisch erhöht. Für alle Fahrzeuge des Modelljahres 2016 gelten dann acht Jahre bzw. 160.000 Kilometer Laufleistung.

Makoto Kamihira, Assistant-Manager im Entwicklungs-Team und seine Kollegen sind aber zu Recht stolz darauf, dass zusätzliche An- und Einbauten gewichtsneutral vorgenommen werden konnten. Das konstruktionsbedingt schwerste konventionell angetriebene Fahrzeug der Modellreihe, der Diesel mit Allradantrieb, Automatik-Getriebe und dritter Sitzreihe sei mit 1810 Kilogramm sogar noch ein wenig leichter als das Pendant der bisherigen Generation. Rund 35 Kilogramm mehr beträgt das offizielle Kampfgewicht des Hybriden, der damit ebenfalls etwas verschlankt wurde. Der Effekt: Statt 1,9 Liter/100 km Verbrauch nach EU-Norm-Berechnung stehen nunmehr 1,8 Liter zu Buche, der CO₂-Ausstoß sank von 44g/km auf 42 Gramm. Die Marke will weiterhin auf Plug-In-Hybride setzen. Nach der Einführung weiterer Modelle soll bis zum Jahr 2020 jeder fünfte produzierte Mitsubishi mit dem kombinierten Elektro-Verbrennungsantrieb fahren.

Das aufgewertete Interieur, wo viel Leder zum Einsatz kommt, Kontrastnähte Akzente setzen und edel anmutende Materialien eine gediegene Atmosphäre schaffen, wurde Daniel Nacass zufolge „den Erwartungen der D-Segment-Kundschaft angepasst“. Ohne Anpassung blieb dagegen der Preis. Die vielen technischen Veränderungen und Ausstattungsergänzungen will Mitsubishi zunächst nicht auf den Preis umlegen und so kostet der Einstiegs-Hybrid weiterhin 39.990 Euro. Wer 50.990 Euro anlegt, bekommt ein All-Inklusive-Fahrzeug, bei dem Leichtmetallfelgen und Lederpolster, Licht- und Regenssensor, elektrische Außenspiegel und Heckklappe, Radio-CD-Kombination, Glas-Hub-Schiebdach, Navigationssystem, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, Spurhalte-Assistent, Auffahr-Warnsystem und vieles mehr an Bord sind. (ampnet/afb)

Daten Mitsubishi Outlander PHEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,70 x 1,80 x 1,71

Radstand (m): 2,67

Motor: R4-Benziner, 1998 ccm Hubraum

Leistung: 89 kW / 121 PS bei 4500 U/min

Max. Drehmoment: 190 Nm bei 4500 U/min

Elektro-Motor: 2 x 60 kW / 82 PS

Drehmoment Elektro-Motoren: 195 Nm

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 12 kWh

Systemleistung: k.A.

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 1,8 Liter / 13,4 kW/100 km

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 42 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1845 kg / max. 500 kg

Kofferraumvolumen: 463 - 1602 Liter

Max. Anhängelast (gebremst): 1500 kg

Räder / Reifen: 7J x 18 / 225/55 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Basispreis: 39 990 Euro

Bilder zum Artikel



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Makoto Kamihira, Assistant-Manager Outlander-Entwicklungs-Team.
