

---

## Vorstellung Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander: Flotter Dreier

Von Hans-Robert Richarz

Ab September ist die dritte Generation des Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander zu haben, der nach wie vor mit drei Motoren ausgestattet ist: mit einem Benziner und zwei Elektro-Aggregaten. Die Verjüngungskur fiel optisch sehr zurückhaltend aus, um so mehr kümmerten sich seine Entwickler um das Innenleben des SUV. Das Ergebnis: mehr Leistung, mehr Drehmoment und ein geringeres Geräuschniveau.

Als Mitsubishi sein SUV Outlander 2013 zum ersten Mal als Plug-in Hybrid in die Verkaufsräume brachte, betrat der japanische Automobilkonzern Neuland. Das Sport Utility Vehicle, das zuvor mit traditionellem Antrieb zusammen mit dem Golf-ähnlichen Colt nach 2003 das Unternehmen vor der Pleite bewahrt hatte, war jetzt – erstmals für seine Fahrzeuggattung – auch als Hybridfahrzeug erhältlich, das seinen Akku sowohl mit dem eingebauten Verbrennungsmotor als mit dem Stromnetz laden konnte. Inzwischen ist der Outlander PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) in Europa das meistverkaufte Auto seines Genres.

Neuerdings tritt als Verbrennungsmotor ein 135 PS (99 kW) starker und 2,4 Liter großer Benziner mit einem maximalen Drehmoment von 211 Newtonmetern in Aktion. Der Vorläufer schaffte mit seinem zwei Liter großen Aggregat 14 PS weniger und brachte es nur auf ein maximales Drehmoment von 190 Nm. Als Generator funktioniert er bei Bedarf die beiden E-Motoren an der Vorder- und Hinterachse (60 kW/82 PS vorne und 70 kW/95 PS hinten) zu Akkus um, die ihre Elektrizität an die 80 Zellen der 300 V-Lithium-Ionen Batterie schicken. Die sorgt bei einer rein elektrischen Fahrweise (kombiniert nach NEFZ) für eine Reichweite von bis zu 54 Kilometern. Das ist mehr als genug für die Erteilung eines E-Kennzeichens, das für eine Reihe von Vorteilen gegenüber Autos mit herkömmlichem Antrieb sorgt. So dürfen auf diese Weise als Elektrofahrzeuge ausgewiesene Autos, die mindestens 30 Kilometer ausschließlich strombetrieben erreichen müssen, zum Beispiel in manchen Kommunen an speziell mit Ladestationen ausgestatteten Plätzen kostenlos parken oder Busspuren benutzen.

Den Benzinmotor zeichnet zudem eine weitere Besonderheit aus: Er arbeitet im Niedrig- und Teillastbereich nach dem sogenannten Atkinson-Zyklus, einer speziellen Kurbelmechanik mit variabler Ventilsteuerung, die ihm einen höheren Wirkungsgrad bei gleichzeitig höherer Leistung verleiht.

Die Höchstgeschwindigkeit mit Strom beträgt 135 km/h, soll es einmal schneller gehen, sind mit Hilfe des Benzinmotors 170 km/h möglich. Das ist zwar kein Renntempo, lässt aber eine entspannte Fahrweise bei angenehmer Ruhe zu. Lediglich bei der Spitzengeschwindigkeit gibt der Benzinmotor seine ansonsten stets vorhandene akustische Zurückhaltung etwas auf.

Während im Fahrbetrieb der Benzinmotor und auf Wunsch zusätzlich der Schiebetrieb per Rekuperation, also Rückgewinnung, elektrische Energie liefert, geht das im Stand entweder an einer Ladesäule oder zu Hause an der Steckdose per Kabel: in 25 Minuten per Schnell-Ladung an der Ladesäule bis auf 80 Prozent der Kapazität und in fünfeinhalb Stunden an der 230 Volt/zehn Ampère Steckdose voll.

Im Außendesign zeigten sich die Mitsubishi-Gestalter bei der Neuauflage des Outlander einigermaßen bescheiden. Vorne beschränkten sie sich auf einen neu gestalteten

Kühlergrill, darunter ein „Dynamic Shield“ genanntes neues Frontstyling-Element, das hinten als Heckstyling-Element wiederkehrt sowie veränderte Scheinwerfer- und Nebelscheinwerfer-Umrandungen. Für eine sportliche Note sorgt ein dynamisch aussehender Heckspoiler. Auch die jetzt ab Basis-Version auf 18 Zoll gewachsenen Räder tun der Gesamterscheinung des Wagens gut. Der Innenraum macht jetzt optisch einen nobleren Eindruck, einige Schalter und die Armaturen wurden neu gestaltet, und die Sitze bieten nicht nur Bequemlichkeit für längere Reisen, sondern auch Halt bei Fahrten über Stock und Stein.

Denn der Neue macht nicht nur auf Asphalt oder Beton eine gute Figur, er bewältigt zudem problemlos auch ruppiges Gelände. Teilweise recht raue Wald- und Feldwege im Bergischen Land östlich von Köln mit steilen Bergauf- und Bergab-Passagen auf rutschigem Schotter-Untergrund stellten ihn jedenfalls kein einziges Mal vor Probleme. Bei solchen Ausflügen könnte der Plug-in Hybrid Outlander noch einen weiteren Vorteil als Energieversorger ausspielen, denn er verfügt über zwei 230-Volt-Steckdosen im Innenraum mit einer Leistungsabgabe von bis zu 1500 Watt. Das reicht zum Beispiel für den Einsatz einer kleinen Kettensäge, mit der man – die Genehmigung des Försters vorausgesetzt – im Wald Brennholz für den häuslichen Kamin zurecht sägen lässt.

Dadurch, dass der Staat zusammen mit der Automobilindustrie die Elektromobilität nach Kräften fördert, lohnt sich ein Blick auf die Preisgestaltung des neuen Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander. Er wurde genau genommen gegenüber seinem Vorgänger dank zusätzlicher Ausstattung in allen drei Varianten Basis, Plus und Top sogar preiswerter – je nach Variante um bis zu 2000 Euro. Für das Basismodell sieht die Rechnung so aus: Der Listenpreis beträgt 37 990 Euro. Werden hierfür 6500 Euro Elektromobilitäts-Bonus von Mitsubishi abgezogen, der an bestimmte Bedingungen geknüpft ist (siehe [www.elektrobetseller.de](http://www.elektrobetseller.de)) sowie der 1500 Euro große Förderungsbetrag durch den Staat, bleiben 29 990 Euro übrig. Für ein SUV mit fünf Jahren Herstellergarantie bis 100 000 Kilometer beziehungsweise acht Jahren Garantie auf die Fahrzeugbatterie bis zu 160 000 Kilometer ist das ein Schnäppchen. (ampnet/hrr)

#### Daten Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander

Länge x Breite x Höhe (m): 4,70 x 1,80 x 1,71  
Radstand (m): 2,67  
Benzinmotor: Vierzylinder-Benziner, 2360 ccm  
Leistung: 100 kW / 135 PS bei 4500 U/min  
Max. Drehmoment: 211 Nm bei 4500 U/min  
E-Frontmotor: 60 kW / 82 PS, 137 Nm  
E-Heckmotor: 70 kW / 95 PS / 70 kW, 195 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h (135 km/h elektrisch)  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,5 Sek.  
Elektr. Reichweite n. NEFZ: 54 km  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 1,8 Liter  
Stromverbrauch je 100 km: 14,8 kWh  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 40 g/km  
Leergewicht: min. 1880 kg  
Kofferraumvolumen: 463–1602 Liter  
Wendekreis: 10,6 m  
Basispreis: 37 990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



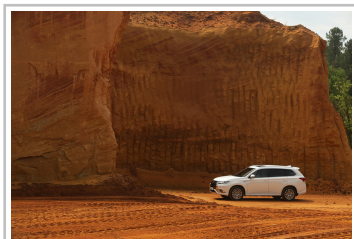
Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



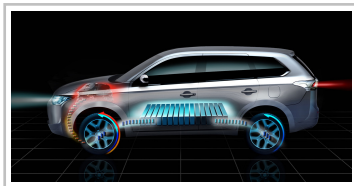
Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---