

# Auf Schleichfahrt

**Fahrbericht** | Gut 130 Verbesserungen erhielt die zweite Generation des Plug-in-SUV, was vor allem im Inneren des Japaners hörbar ist.

Ein Plug-in-Hybrid macht im Flottenalltag nur Spaß, wenn er seine äußeren Werte auch ins Innere tragen kann. Sprich, wenn der Dank eines E-Motors – zumindest phasenweise – leise Bolide auch im Cockpit flüsterleise wirkt. Die zweite Generation des Mitsubishi Outlanders setzt genau hier an.

An insgesamt 130 Details wollen die Japaner gefeilt haben, um vor allem die Innenraumgeräusche beim Plug-in um fünf Dezibel zu senken. Was nach wenig klingt, mündet im Test in einer beeindruckenden Stille. Dem konventionellen Pendant, dem 150 PS starken siebensitzigen Diesel, wurden natürlich auch Maßnahmen, wie zusätzliche Dichtungen und mehr Dämmung, nicht vorenthalten. Obwohl die Motoren beim Diesel als auch beim Plug-in-Hybriden – 121-PS-Benziner sowie zwei synchronlaufende E-Motoren mit jeweils 82 PS – die gleichen blieben, tüftelten die Ingenieure an der innermotorischen Reibung und verbesserten den Verbrauch beim Plug-in auf 1,8 l/100 km (minus 0,1 l/100 km), was nun 42 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer entspricht.

**Grünes Netzwerk** | Gerade für grüne Fuhrparks könnte der Japaner passen, hofft Werner H. Frey, Geschäftsführer von Mitsubishi Motors Deutschland Automobile, auch wenn er gerade bei den kleinen Flotten Handlungsspielraum sieht. Anlaufstellen für grüne Flotten gibt es indes genügend. Denn von den 393 Mitsubishi-Händlern sind 379 Teil des „Green Mobility“-Konzeptes und damit auch auf E-Fahrzeuge und Plug-ins spezialisiert.

Zurück zum neuen Outlander, dessen Karosserie um sechs Zentimeter zulegte und der eine komplett neue Front erhielt. Der auffällige Single-Frame und die weiteren Detailveränderungen sind bei den konventionellen Benzinern und Dieseln im Offroad-Look (Unterfahrschutz, Kotflügelverbreiterung) gehalten, wohingegen die Applikationen des Plug-ins eher eine klassische Eleganz ausstrahlen.

**Brems-Wippen** | Zum Rasen besteht beim Druppelherz-Plug-in auch kein Grund. Schließlich soll das E-Motoren-Duo das SUV bis zu 52 Kilometer rein elektrisch vorantreiben, wobei vernünftigerweise der Top-Speed hierbei von sonst 170 auf 120 Stundenkilometer gesenkt wird. Interessantes Detail: Die Schaltwippen regeln nicht die Beschleunigung, sondern den Grad der Rekuperation. Gut so, denn der Antrieb bestimmt schließlich auch die Fahrweise. Der Grundpreis des Plug-in bleibt bei 33.529 Euro, wohingegen die Niveaus „Plus“

und „Top“ jeweils 840 Euro teurer wurden. Dafür warten LED- statt Xenon-Scheinwerfer, der 360-Grad-Blick (dank zweier Seiten- und einer Vorderkamera, die zur Rückfahrkamera dazu kommen) und ein neuer Assistent (Serie im Top-Niveau), der beim Rückwärtsausparken den Seitenbereich überwacht und bei zu schnellem Zurücksetzen eingreift. Noch bis zum Jahresende lockt der Importeur Käufer des Plug-in mit einem Bonus von 3.361 Euro (je für alle drei Niveaus).

Der Diesel wird zwar etwas teurer (672 Euro), dafür ist beispielsweise die Zwei-Zonen-Klimaanlage nun Serie. Und baulich bedingt gibt es im Vergleich zum Plug-in einen größeren Kofferraum von maximal 1.754 statt 1.685 Litern. Auf der kurzen Ausfahrt zeigte sich der Plug-in als agiler Partner in der Stadt, dessen Restkilometeranzeige im urbanen Umfeld nicht zum nervös machenden Countdown mutierte, sondern ein entspanntes und leises Fortkommen dokumentierte. Freuen wird die Fuhrparkleiter der Blick ins Garantieheft.

Die zweite Outlander-Generation erhält wie alle Modelle der Diamanten-Marke fünf Jahre Herstellergarantie (maximal 100.000 km). Auf die Antriebsbatterie gewähren die Japaner sogar acht Jahre Garantie. |rs



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Guter Jahrgang** | Die markante Front prägt nicht nur das Gesicht des Outlanders, sondern auch der Marke

## Daten und Preise | Mitsubishi Outlander

**2.0 MIVEC Clear Tec 2WD** ab 20.160 Euro  
R4/1.998 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 195 Nm/4.100 U/min  
5-Gang | 10,6 s | 190 km/h | 6,7 S | 155 g/km

**2.2 DI-D 2WD** ab 26.462 Euro  
R4/2.268 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 380 Nm/1.750 U/min  
6-Gang | 10,0 s | 200 km/h | 5,1 D | 134 g/km

**2.0 MIVEC Plug-in-Hybrid** ab 33.605 Euro  
R4/1.998 cm<sup>3</sup> + 2 E-Motoren | 89/60/60 kW | 190/137/  
197 Nm | 4WD | 11,0 s | 120/170 km/h | 1,8 S | 42 g/km

4.695 x 1.800 x 1.710 mm | 1.685 – 1.754 Liter  
Wartung: jährlich oder alle 20.000 km  
Effizienzklasse: D | B | A+  
Schadstoffklasse: Euro 6 (alle)  
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 17 | 23 | 23  
Garantie: 5 Jahre | 8 Jahre auf die Batterie

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Vier Augen** | Zum Bild der Rückfahrkamera gesellt sich der 360-Grad-Blick von vier Kameras



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Kabelträger** | Der Kofferraum des Plug-in fasst noch 1.685 Liter, beim Diesel sind es 1.754 Liter