



Fotos: Mitsubishi

Der neue Mitsubishi Outlander hat den vielleicht geschliffensten Plug-in-Hybrid-Antrieb installiert.

## Richtig abgebogen

Der Mitsubishi Outlander ist nach langer Zeit der erste echte Mitsubishi – und in Europa neu. Bei uns ist er nur als Plug-in-Hybrid zu haben und begeistert und enttäuscht zugleich.

**Japan bedeutet nicht** nur im Automobilbereich; ziemlich speziell. Zumindest mit der Euro-Brille betrachtet. Das war schon immer so und ist es noch heute. Jedoch gefällt mittlerweile das, was japanische Autos seit jeher ausmacht – eine gewöhnungsbedürftige Bedienphilosophie – besonders gut. Denn viele andere Hersteller sind in den letzten Jahren bei diesem Thema komplett falsch abgebogen.

### Produziert in Okazaki

Aber fangen wir vorn an: Der neue, in Okazaki (mittig zwischen Tokio und Kyoto) produzierte Outlander ist nicht neu. Ihn gibt es seit 2021 in Japan, den USA und in anderen Bereichen der Welt. So richtig frisch wirkt das Design des Outlander nicht, eher beliebig. Die Scheinwerferanordnung ist heute Usus und man wird in 30 Jahren ge-

nau erkennen, aus welcher automobilen Epoche der Outlander stammt.

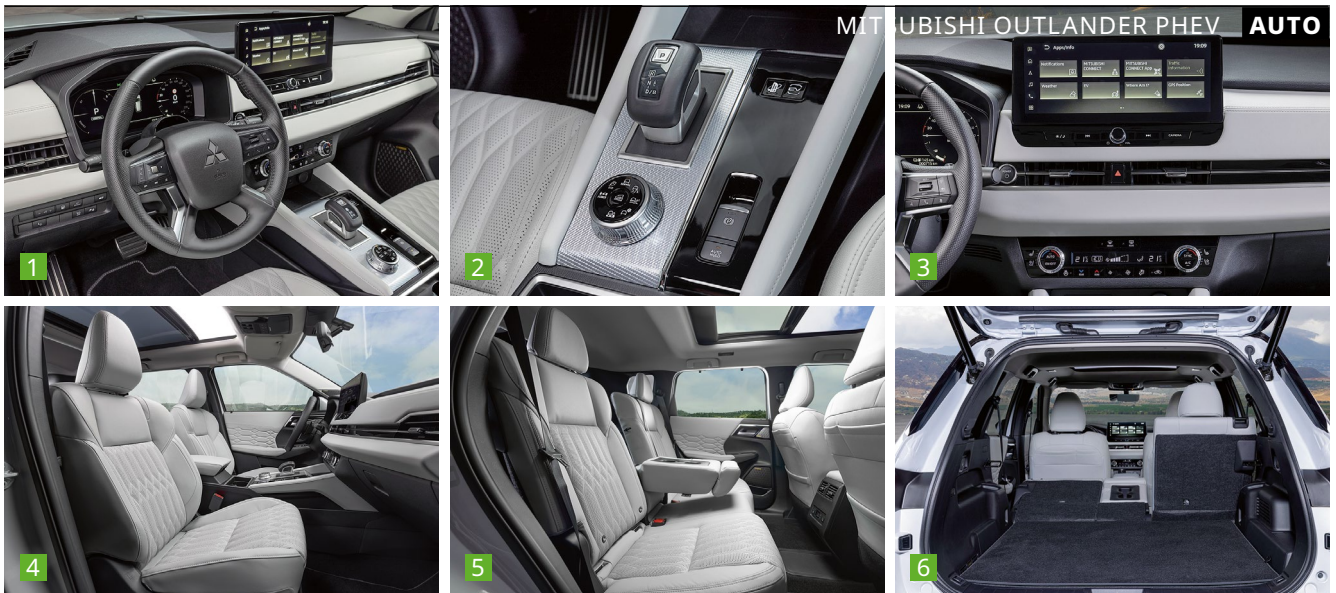
Neu ist der Antrieb, der ebenso Merkmale aufweist, die 2025 gesetzt sind, um in Europa und vor allem in Deutschland an den Start gehen zu können. Ein Phev mit 85 Kilometern Reichweite und einem sehr sparsamen Verbrauch auf den ersten 100 Kilometern von unter einem Liter Superbenzin. Das sichert hierzulande



Das Mehraugen-Gesicht haben alle und langweilt zusehends.



Die Sitzposition ist ordentlich, die Materialien sind schön.



**1** Die Ergonomie im Outlander stimmt. **2** Die Bedienung gelingt für die meisten Anwendungen intuitiv. **3** Die Haptik und die Verarbeitung können auch Nörgler besänftigen. **4** Die Sitze sind langstreckentauglich, weißes Leder leidet beim „Besetzen“ mit dunklen Jeans schnell – besser also das braune Leder wählen. **5** Beim Platzangebot gibt es hier keine Überraschungen, das wäre auch gelacht, bei den Abmessungen. **6** Mindestens 500 bis maximal 1.400 Liter passen rein.

die 0,5-Prozent-Versteuerung der dienstwagenberechtigten Outlander-Piloten. Klassischerweise ist Mitsubishi allerdings im Privatmarkt tief verankert. Rund 70 Prozent der Käufer kaufen (oder leasen) einen Mitsubishi privat. Beim Outlander dreht sich das Bild. Klar, bei einem Einstandspreis von 45.000 Euro muss man einiges auf der hohen Kante haben. Bei 50 Prozent bewegt sich der Split zwischen gewerblich und privat aber nach wie vor.

### Stromversorger in Japan

Das Thema Phev hat nicht nur bei Mitsubishi Tradition. Ende 2013 kam der erste Plug-in-Hybrid bei Mitsubishi zum Einsatz, in der dritten Generation des Outlander. In Japan spielen Teilzeitstromer eine große Rolle, können sie bei Stromausfällen aufgrund von unvorhergesehenen Wetterereignissen (beispielsweise Erdbeben) den Strombedarf des Hauses decken.

22,7 Kilowattstunden speichert der Akku des neuen Outlanders und kann damit bei normalem Strombedarf einen 4-Kopf-Haushalt rund drei Tage über Wasser halten. Wie? Mittels bidirektionalem Laden. Standard in Japan, „Utopie“ in Deutschland (noch). Dazu hatte man sich in Japan auf den Steckertyp Chademo geeinigt. Über diesen geht schon immer Strom rein

und auch wieder raus. Allerdings begrenzt der Steckertyp die maximale Ladeleistung (zum Aufnehmen von Energie) in der Praxis noch immer auf lahm 50 kW (DC), während die CCS-Fahrzeuge im Rest der Welt teilweise bereits über 300 kW erreichen – bei reinen Stromern.

Chademo-DC-Lader in Deutschland zu finden, gleicht daher einer Ostereisuche. Dennoch kann es eine Option sein, denn beim AC-Laden liegt die maximale Ladeleistung bei 3,5 kW (einphasig) und das Laden wird zum Geduldsspiel. Oder aber, wie Mitsubishi-Deutschland-Chef Jens Schulz es ausdrückt: „Unsere Kunden laden primär zuhause und im Büro.“ Das Vollladen dauert im Bestfall 6,5 Stunden – obacht also vor den Strafgebühren für zu langes Laden. Während der Ladepause kann man sich dann wenigstens selbst einen Tee kochen. Ein 1.500-Watt-Schuko-Anschluss befindet sich im Outlander-Kofferraum.

### Viel richtig gemacht

Das Thema Laden ist der einzige echte Knackpunkt des Mitsubishi Outlander des Jahres 2025 – aber eben laut Jens Schulz nicht für alle. Alle erfreuen sich hingegen am guten Platzangebot für die Insassen, das man von einem 4,71-Meter-SUV jedoch auch erwartet. Ebenso schmeicheln die tollen Le-

dersitze in der Topausstattung „Top“, bei der es gegen Aufpreis das im Testwagen verarbeitete extraweiche Leder gibt.

Die Verarbeitung und die Materialauswahl sind tadellos. Alles sieht sauber aus, alles fasst sich sehr fein an und die Tasten und Drehregler verströmen ein Gefühl von guter Qualität. Ja, sowohl Tasten als auch Drehregler gibt es im Outlander, und sie beweisen abermals, dass das eine gute Lösung ist. Wer möchte, kann im Outlander auch viel touchen und guckt dabei stets auf den Bildschirm.

Wer das tut, wird in Kürze jäh vom Gepiepe der Gesichtsüberwachung unterbrochen. Die ist hypersensibel, kann aber laut Aussage von Mitsubishi wohl over the air (OTA) an die Gepflogenheiten der deutschen Kunden angepasst werden. Oder bis dahin: einfach mit einem schwarzen Klebeband überkleben. Piept beim Start kurz, dann nicht mehr, und lästiges und langes Gesuche zum Abschalten entfällt. „Shortcuts“ zum Deaktivieren des Spurhalteassistenten und des Tempowarners gibt es, man muss sie nur erst einmal gefunden und gesetzt haben.

### Drei Motoren an Bord

Nach dem Drücken des Startknopfes und dem Einlegen des einen vorhan-



**Wie üblich:** In der Breite legte der Outlander um sechs Zentimeter zu.

denen Gangs mittels echtem Hebel setzen sich die Motoren in Bewegung. Oft nur einer, manchmal zwei und bei voller Leistungsabfrage nach kurzer Zeit auch der dritte, der Benziner.

Ganz grob haben alle in etwa dieselbe Leistung und zusammen kommen etwas mehr als 300 PS heraus. Das reicht für eine Beschleunigung in unter acht Sekunden und der Vorwärtsdrang wird elektronisch spätestens bei Tempo 180 eingebremst. Das Erstaunliche an diesem Trio ist: Man merkt nichts vom Hin- und Herschalten der drei Motoren. Also gar nichts.

Die machen es ruhig und gelassen unter sich aus, wer wie viel PS auf die Straße bringt. Damit gehört der Antrieb zweifelsohne zu den perfektesten Plug-in-Hybriden am Markt. Selbst bei der vollen Beschleunigung ist der 2,4-Liter-Vierzylinder dann nur unterschwellig wahrzunehmen.

Ein sympathisches „Uuuuuuuuuuu“-Pfeifen der E-Motoren begleitet die Tempoorgie und schnitzt einem ein Grinsen ins Gesicht.

### Flott, ohne Hektik

Denn der 2,1-Tonner ist flott, ohne hektisch oder anstrengend zu sein. Das spiegelt so ein bisschen die Mentalität der Japaner wider und könnte als echte Tugend verstanden werden. Ältere Semester – zu denen die Outlander-Kunden häufig zählen (subjektiver Eindruck) – freuen sich über die große, gut ablesbare Schrift im Digitalinstrument. In der Topversion gibt es zudem ein Head-up-Display, was die Tempoanzeige (zu weit) rechts im

Tacho überflüssig macht. Ebenfalls nicht ideal: Die Induktivladeschale ist nicht rutschsicher und das Handy wird seltener geladen als erhofft.

### Tolle Fahrwerksabstimmung

Als äußerst gelungen darf die Fahrwerksabstimmung gelten. Sie befindet sich genau dort, wo man solch ein SUV verorten würde: auf der komfortablen Seite mit genug Restspannung, um harte Kanten im Offroad-einsatz nicht durchschlagen zu lassen.

Mit knapp 20 Zentimetern Bodfreiheit gehört der Allradler jedoch nicht zu den wahren Hochbeinern. Dafür gilt sein „super all wheel control“ (s-awc) getaufter Allradantrieb zu den überzeugendsten. Neben einer voll variablen Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse können die einzelnen Räder zusätzlich gezielt mit Kraft versorgt und entsorgt werden, was nicht nur dem Vortrieb im Gelände hilft, sondern auch dem sicheren Fahren auf Schnee und nasser Fahrbahn.

Hier spielt die Allradkompetenz von Mitsubishi, die seit den 1930er-Jahren 4x4-Pkw produzieren und mit dem Lancer Evo eine Ikone geschaffen haben (und 2016 sterben ließen), eine tragende Rolle. Sieben Fahrmodi sollen für alle Wege und Beläge eine passende Grundabstimmung bereithalten. Zum gelungenen Fahrwerks-Set-up kommt eine verbindliche, straff ausgelegte und recht zielgenaue Lenkung, die das Fahrerlebnis positiv abrundet. Die eingangs erwähnten 45.000 Euro für den Outlan-

## Mitsubishi Outlander Phev Top

**Testwagenpreis:** 53.100 €

R4/2.360 cm<sup>3</sup> | Systemleistung:

225 kW/302 PS | 450 Nm

7,9 s | 170 km

**E-Reichweite:** 85 km

**Akku:** 22,7 kWh (brutto)

**Laden:** 3,6 kW | Chademo 50 kW

**Verbrauch:** 0,8 Liter + 22,7 kWh

19 g/km CO<sub>2</sub>

4.719 x 1.862 x 1.750 mm

**Kofferteil:** 495–1.404 Liter

**HK 21 | TK 29 | VK 29**

**Wartung:** jährlich/20.000 km

**Garantie:** 5 Jahre/100.000 km

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

der in der Ausstattungsversion Basis markieren zwar den Einstieg. Positiv ist jedoch, dass man bereits ab der zweiten Ausstattung Plus, die bei 43.700 Euro beginnt, die Lenkrad- und Sitzheizung, das (schlechte) Handy-Induktivladen und eine elektrische Sitzverstellung an Bord hat und somit alles, um gediegen von A nach B zu kommen. Unsere Top-Ausstattung gibt es ab knapp 50.420 Euro und sie hat unter anderem ein besseres Yamaha-Soundsystem an Bord (Yamaha ist im Outlander stets der Lieferant), das jedoch nicht vollends beim ersten Test überzeugen konnte.

So oder so bekommt man jedoch im Mitsubishi Outlander den vielleicht geschliffensten Stecker-Hybridantrieb auf dem Markt. Einziger echter Wermutstropfen allerdings: die Ladeperformance. Sollte das kein Contra-Argument sein, steht einer innigen Freundschaft mit dem Japaner kaum etwas im Wege.

*mb*