



Fotos: Michael Blumenstein

Stattlich und doch kleiner als gedacht. Mit 4,72 Metern verschwimmen hier Kompakt- und Mittelklasse. Das Fahrgefühl: edel.

# Alt trifft neu

Der Mitsubishi Outlander Plug-in-Hybrid (Phev) ist gerade für Pendler eine Überlegung wert. Wir haben dem Japaner mit seinen Eigenheiten mal auf den Zahn gefühlt.

**Outlander ist ein** Longrunner. Nicht nur für den japanischen Importeur, der das SUV in die 4. Generation gebracht hat, sondern auch popliterarisch. Die gleichnamige Buchreihe von Diana Gabaldon (von 1995) funktioniert auch als Serie (mit mittlerweile sieben Staffeln) und ist ein Paradebeispiel für Eskapismus. In gewisser Weise übernimmt der Mitsubishi Outlander (seit 2003 in Deutschland) diese Qualität des „anders auf die Welt schauen“, denn auch nach dem Update – was es seit vier Jahren außerhalb Europas gibt und 2025 bei uns ausschließlich als Plug-in-Hybrid losfuhr – ist er, was die Bedienung betrifft, ein Auto vom alten Schlag.

Also für jene, die weder zu viel touchen noch mit dem Auto sprechen wollen, ein Ort der Ruhe (in der Theorie zumindest, dazu gleich mehr). Gleichzeitig lebt er wie die Serie vom Zusammenspiel der Antagonisten. In dem Fall ist es ein Trio. Das Wirken des Benziners (136 PS) und der zwei E-Motoren (vorn 115 PS, hinten 136 PS) haben wir bereits an anderer Stelle gelobt und dies sorgte auch während der zweiwöchigen Testdauer stets für gute Laune.

## Die Assistenten mal wieder

Bis dahin gab es allerdings immer etwas zu tun. Denn so gut die Technik im Motorraum arbeitet, so übernerwös ist jene im Innenraum. Der sinnvolle Assistent zur Verhinderung von Ablenkung des Fahrers sucht für sein Tun stets den Augenkontakt. Trägt der Fahrer eine Sonnenbrille, dann schaltet man das Helferlein lieber

gleich am Anfang aus. Das klappt noch nicht mit einem Shortcut, sondern über das Menü. Der Spurhalte-Assistent wiederum konnte nur auf sanft gestellt werden, was aber von den Mitreisenden in der Reihe zwei nicht goutiert wurde.

Grund für weitere Beschwerden gab es für die Fondpassagiere aber keine, denn das Platzangebot ist hinten top. Vorn ist es im Grunde eben-



Das Design ist nicht mehr taufrisch und deshalb angenehm unaufgeregt.



**1** Der Outlander ist edel gemacht und besitzt die Mitsubishi-Gene. Bei der Bedienung ist das Vor- und Nachteil zugleich. **2** In der Topausstattung kommt der kamerabasierte Rückspiegel dazu. Tagsüber ist das System okay, nachts eigentlich unbrauchbar – wie alle Kamerasysteme. **3** Umklappen funktioniert vom Heck aus. Der Kofferraum ist wie der Innenraum großzügig geschnitten – vor allem, wenn man die Außenlänge mit in Betracht nimmt. Strom gibt es aus der 230-Volt-Steckdose. **4** Der Antrieb gehört zu den geschliffensten im Markt.

falls üppig, auch wenn die Mittelkonsole viel Raum greift und die gut gepolsterte Türverkleidung ein paar Raum-Zentimeter abknapst. Das Panorama-Dach ist zweigeteilt und auf-schiebbar. Generell ist viel Leder(und -optik) an Bord und wertet das Interieur auf. Während der Fahrt nerven allerdings die Lüftungsdüsen, denn die-

se sind stets aktiv – auch in der kleinsten Stellung. Fährt man schneller, blasen sie stärker, fährt man langsamer, eben weniger. Wen es stört, dreht diese ab.

### Strom reicht fürs Pendeln

Die Lenkung ist präzise, wirkt aber ohne direkte Rückmeldung etwas synthetisch. Generell wirkt der Outlander wie ein typischer Hochbeiner, der leicht zum Wanken neigt. Dafür ist er im Handling nochmals kompakter, als es die Außenmaße vermuten lassen. Das wird vor allem in der Stadt deutlich. Die optionale Kamera ist top. Damit geht das Einparken wirklich leicht. Den digitalen Rückspiegel sollte man erwähnen, sonst geht er unter, wie im Fahralltag.

Das PS- und kW-gebende Motoren-Dreigestirn lässt sich in sieben Fahrmodi orchestrieren. Selbst bei leerem Akku ist die Beschleunigung des schweren Outlanders der PS-Klasse angemessen gut und auch für längere Autobahn-Touren ausreichend. Wie immer gilt: Je entspannter der Fahr-

stil, desto leichter tut sich das Trippelherz beim Spritsparen. Fürs Pendeln dürfte meist der geladene Strom reichen. Der Verbrauch innerstädtisch lag ziemlich auf der Fallhöhe von jenen 80 elektrischen Kilometern (rund 25 kWh/100 km), die die 0,5-Prozent-Versteuerung (als WLTP-Wert) vorschreibt. Aber da geht, wie auch beim kombinierten Einsatz, in beide Richtungen sehr viel. Was eben der Fahrer, die Jahreszeit und die Fahrumgebung so hergeben. Ohne Strom im Akku sind es eher acht Liter, bei flotter Fahrt noch etwas mehr an Benzinverbrauch.

### Langsames AC

Eskapismus findet übrigens auch hinter der Ladeklappe statt, denn mit 3,6 kW (AC) ist selbst ein Phev ziemlich lang an der Wallbox, um die 22,7 kWh (brutto) große Batterie auf 100 Prozent zu bekommen. Schnellladen geht, allerdings nur mit dem Japan-Standard namens Chademo. Den gibt es noch öfter, als man denkt. Dafür – und das ist ein Feature, das die Fans auch goutieren – kann der Outlander eben nicht nur Energie aufnehmen, sondern diese auch abgeben.

Wer also einen Verbraucher anschließen will, greift zum Outlander. 1.500 Watt sind abrufbar. Wer im Heck dann seine sieben Sachen über die hohe Ladekante gewuchtet hat, kann diese mit den Zurrösen gut sichern. Ein wichtiges Detail, das längst nicht mehr in der aktuellen Autowelt allgegenwärtig ist.

So gibt sich der Outlander 2025 tatsächlich als Longrunner mit gutem Bewährtem und gutem Neuen. *rs*

## Mitsubishi Outlander Phev Top

**Testwagenpreis:** 53.100 €

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

225 kW/302 PS | 450 Nm

Benziner: 100 kW/136 PS

Vorderer E-Motor: 85 kW/115 PS

Hinterer E-Motor: 100 kW/136 PS

7,9 s | 170 km/h

Reichweite: 85 WLTP-Kilometer

Akkukapazität: 22,7 kWh (brutto)

Ladeleistung: 3,6 kW (AC)

Chademo 50 kW (DC)

Verbrauch: 0,8 Liter + 22,7 kWh und damit 19 g/km

Maße: 4.719 x 1.862 x 1.750 mm

Kofferraumteil: 495–1.404 Liter

HK: 21 | TK: 29 | VK: 29

Wartung: jährlich/20.000 km

Garantie: 5 Jahre bis 100.000 km

8 Jahre/160.000 km auf Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

## DAT-PROGNOSE

### Mitsubishi Outlander

Testwagen für 36

Monate im Leasing

15.000 km/Jahr: 53,8 %

25.000 km/Jahr: 48,4 %

40.000 km/Jahr: 41,4 %

