

---

## Mit Mitsubishi ins Unterholz: Keine Mogelpackungen

Von Axel F. Busse

Manche Mogelpackung hat der SUV-Boom schon hervor gebracht, denn längst nicht alles, was hochbeinig daher kommt und rustikal beplankt ist, eignet sich für Ausflüge jenseits asphaltierter Straßen. Eine eher unauffällige Erscheinung im Allrad-Gehege ist der Mitsubishi Outlander, der aber, wenn's drauf ankommt, erstaunliche Fähigkeiten an den Tag legt – wie jetzt zwischen den Hügeln eines brandenburgischen Endmoränen-Bogens.

Dass einst Wernher von Braun hier seine ersten Raketen skizzierte, ist nur noch wenigen bekannt. Historisch näher ist manchen Zeitgenossen die Vergangenheit der Liegenschaft als geheimnisvoller NVA- und Stasi-Standort. Und dass heute in dem mehr als 1000 Hektar großen Areal nahe Horstwalde die Bundesanstalt für Materialprüfung residiert, kam vielen erst wieder zu Bewusstsein, als die Lokalpresse im Januar davon berichtete, dass dort zwei Menschen bei einer Explosion verletzt wurden.

Wer sich beruflich oder privat mit Allradfahrzeugen beschäftigt, dem ist Horstwalde schon eher ein Begriff. Ungezählte Kilometer staubiger oder schlammiger Pisten durchziehen das Gehölz. Auf der Verkehrsversuchsanlage stellen Steigungs- und Gefällstrecken mit abenteuerlichen Prozentwerten auch geübte Fahrer auf die Probe. Schräg- und Verschränkungen, Wasser-Durchquerungen und Kletterstufen für Kettenfahrzeuge – alles kein Problem. Für alle nur vorstellbaren Herausforderungen sind teilweise schon vor Jahrzehnten Hindernisse aus Beton und Stahl im märkischen Sand verbuddelt worden.

Nach einigen mageren Jahren in Deutschland hat der Mitsubishi Outlander der japanischen Marke einen überraschenden Erfolg beschert. Vor allem die an der Steckdose aufladbare Hybrid-Version gefällt der Kundschaft. Schon rund 1100 Neuzulassungen wurden dieses Jahr beim Kraftfahrtbundesamt aktenkundig. Doch obwohl seine Antriebskraft über alle vier Räder auf den Boden gebracht wird, gilt er in der Offroad-Szene eher als Softie. Der Verzicht auf martialisches Outfit und 190 mm Bodenfreiheit können die Skepsis nähren, ob Hardcore-Terrain wie das in Horstwalde ein geeignetes Geläuf für den Teilzeit-Stromer ist.

Für das laufende Modelljahr hat der Hersteller dem Wagen ein paar Modifizierungen mit auf den Weg gegeben. Bekanntlich verfügt Mitsubishis einziger Allrad-Elektriker über je einen E-Motor an Vorder- und Hinterachse. Über eine effizientere Steuerungslogik sollen sich trotz unveränderter Batteriekapazität von 12 kWh nunmehr bis zu 54 emissionsfreie Kilometer heraus holen lassen. Zu den Neuerungen zählen die elektronische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion, zwei 230-Volt-Steckdosen sowie neue Fahrassistenz-Systeme. Ferner sind ein Toter-Winkel- und Ausparkassistent an Bord sowie optional adaptive Tempoautomatik, Auffahrwarnung inklusive Fußgängererkennung, Spurhalte- und Fernlichtassistent.

Fußgänger sind im Horstwalder Versuchsgelände fast so selten wie markierte Parktaschen, Hänge aus aneinander gefügten Feldsteinen und Rüttelpisten aus Betonplatten dafür um so häufiger. Erstaunlich souverän meistert der Plug-in-Outlander so manche Furche, jedoch nicht ohne vereinzelt aufjaulendes Hochdrehen des Verbrennungsmotors, wenn maximale Leistungsausbeute gefordert ist. Eine Besonderheit des „Super-All-Wheel-Control“ genannten Antriebssystems beim Elektro-Outlander ist, dass es keine mechanische Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse gibt.

Laut Mitsubishi überträgt das System die Leistung jeweils unabhängig auf die beiden Radpaare. Die Verwendung von Elektromotoren erlaube eine schnellere Reaktion und eine

---

feinere Kontrolle im Vergleich zu herkömmlichen Allradsystemen, da reibungsindizierte Verluste eliminiert würden. Ein Fahrmodus für normale Bedingungen regelt per Elektronik die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse je nach Anforderung, im verriegelten Lock-Modus wird die Kraft zu jeweils gleichen Teilen an die Achsen abgegeben, um bestmögliche Traktion auch im Schnee oder auf den losen Untergründen ausgefahrener Waldwege zu gewährleisten.

Weniger hightech-lastig geht es beim Pajero zu. Sein Ruhm als vielmaliger Gewinner der Rallye Paris-Dakar ist zwar schon etwas angestaubt, jedoch hat er auch im aktuellen Modellprogramm Mitsubishis seine Berechtigung. Und sei es nur, um zu zeigen, dass überzeugende Offroad-Performance nicht von modernen Segnungen wie Luftfederung, Wattiefenmessung, Niveau- oder Wankausgleich abhängig ist. Seit 35 Jahren gibt er den Draufgänger im 4x4-Programm, und ihn als „alten Haudegen“ zu bezeichnen, würden viele wohl als Ehrentitel verstehen.

Unter dem vierschrötigen Hämmern des 3,2 Liter großen Diesels schnaubt sich der Pajero in die Botanik, gleichgültig, ob ein 40-Grad-Hang vor oder hinter ihm liegt. Gut möglich, dass dem einen oder anderen Rad auf dem Verschränkungsplaster mal der Untergrund abhanden kommt, die Traktion bleibt aber dank Sperrdifferenzial und Getriebeuntersetzung erhalten. Zentrales Element des permanenten Allradantriebs ist ein Planetenrad-Mittendifferenzial mit einer standardmäßigen Momentverteilung von 33 zu 67 Prozent an Vorder- und Hinterachse.

Eine zusätzliche Viskosperre variiert dabei die Kraftverteilung in Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrsituation. Das sperrbare Mittendifferenzial ermöglicht einen starren Durchtrieb und gibt Vorteile auf Schnee oder Sand, die ebenfalls schaltbare Untersetzung von 1,9 : 1 macht den Pajero fit für felsigen oder morastigen Untergrund. Dass die Automatik nur fünf Fahrstufen hat, fällt unter solchen Bedingungen natürlich gar nicht auf.

Doch nicht nur wegen seines großen Unterhaltungswertes im Outback hält die Fangemeinde eisern zum Pajero. Außer seinem unverwüstlichen Charakter wird an dem 2,5-Tonnen-Raubein vor allem geschätzt, dass er sich für kaum ein Anhängsel zu schade ist: Bis maximal 3,5 Tonnen kann er auf den Haken nehmen, womit die Bedürfnisse der meisten Boots- oder Pferdebesitzer zufrieden gestellt sind. (ampnet/afb)

---

## Bilder zum Artikel



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



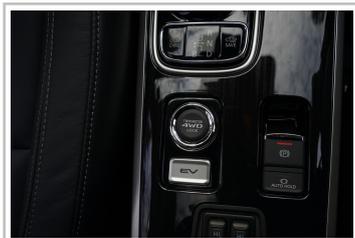
Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Pajero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Pajero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Pajero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Pajero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Pajero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Pajero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck



Mitsubishi Pajero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi/Thomas Starck

---