
Vorstellung Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander: Stiller Champion

Von Frank Wald

So was nennt man dann wohl „Hidden Champion“. 2013 präsentierte Mitsubishi mit dem Outlander PHEV das „erste Plug-in-Hybrid-SUV der Welt“, mit dem die Japaner von 2015 bis 2017 an die Spitze der europäischen Verkaufsstatistik fuhren. Im vergangenen Jahr avancierte das 4,70 Meter lange SUV dann sogar zum weltweit meistverkauften Plug-in-Hybridmodell überhaupt. Insgesamt summiert sich die Zahl inzwischen auf mehr als 150 000 Abnehmer. Die Neuauflage, ab September im deutschen Handel, wird nach der Einstellung des Geländegänger-Urgesteins Pajero sogar die Rolle des neuen Flaggschiffs im japanischen Modellprogramm übernehmen.

Dafür fallen die optischen Veränderungen auf den ersten Blick allerdings sehr marginal aus. Es gibt lediglich Retuschen an Front und Heck. Ein modifizierter Frontgrill mit schärfer gezeichneten Bi-LED-Scheinwerfern sowie neue Stoßfänger fallen vorne ins Auge, ein neuer Dachspoiler und ein größeres, silberfarbenes Heckstyling-Element kennzeichnen die Heckansicht.

Auch im Innenraum bleibt das meiste wie gehabt. Die Sitze sind neu konturiert, bieten mehr Seitenhalt und verleihen vor allem in der Topausführung in schwarzem Leder, kombiniert mit gesteppten Türverkleidungen, einen Hauch von Luxus. Was sich leider von Haptik und Materialauswahl nicht immer behaupten lässt, greifen die Hände nach zu viel günstig anmutenden Kunststoff-Blenden und -Schaltern. Letztere wurden auf Kundenwunsch neu und intuitiver angeordnet. Die Instrumentenanzeigen sind etwas bunt und schrill, aber gut ablesbar – wenn auch der Touchscreen des Multimedia-Systems inzwischen eher klein und niedlich erscheint. Auf ein bordeigenes Navigationssystem muss der Outlander-Besitzer außerdem verzichten. Mitsubishi vertraut darauf, dass alle Fahrer ein Smartphone in der Tasche haben, das sich über Apple Carplay oder Android Auto mit dem Bordsystem verbinden lässt.

Die wesentlichen Änderungen betreffen Antrieb und Motoren. Grundsätzlich fährt der Plug-in Hybrid als Elektrofahrzeug konzipiert, das mit zwei Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse sowie einem Benziner, der bei Bedarf zugeschaltet wird, fährt. Statt jeweils 82 PS wurde die Leistung der E-Maschine im Heck nun auf 95 PS erhöht und der bisherige 2,0-Liter-Benziner durch ein größeres 2,4-Liter-Aggregat mit 135 PS ersetzt. Gegen die Angabe einer Systemleistung sperren sich die Japaner jedoch, „da Benziner, E-Frontmotor, E-Heckmotor und Generator im realen Fahrbetrieb nie gleichzeitig mit maximaler Drehzahl aktiv sind“.

Auch die Kapazität der Lithiumionen-Fahrbatterie kletterte von 12 kWh auf nun 13,8 kWh. Auf der Straße ist der Mitsubishi Outlander mit Stecker so in 10,5 Sekunden drei Zehntel eher auf Tempo 100 als der Vorgänger und kann rein elektrisch bis zu 135 km/h auch noch einmal zehn Kilometer schneller fahren. Die Reichweite bleibt dagegen mit 45 Kilometern (nach neuem WLTP-Zyklus, 54 km nach NEFZ) unverändert. Da das Hybridsystem im Normalmodus („Save“) permanent zwischen Fahren und Aufladen wechselt, variiert auch die Reichweite entsprechend, betont Mitsubishi. Ausgehend von der Tatsache, dass 45 Kilometer für die meisten alltäglichen Fahrten in Europa reichen, erlaube die Antriebssteuerung damit theoretisch 89 Tage rein elektrisches Fahren, bevor der Benzinmotor zum Schutz des Einspritzsystems automatisch startet.

In der Praxis kommen solche Rechnungen natürlich schnell unter die Räder. Denn sobald Steigungen oder schnellere Passagen den konstanten Fahrmodus stören oder zusätzliche elektrische Verbraucher wie Heizung, Audio- oder Klimaanlage am Energiespeicher nagen, schrumpfen die 45 Kilometer im Realbetrieb schnell mal auf 30 Kilometer zusammen. An der Steckdose (230 V/16A) ist die Batterie nach vier Stunden wieder gefüllt, einen Schnellladung nach Chademo-Standard benötigt für 80 Prozent 25 Minuten. Dritte Möglichkeit ist das Laden während der Fahrt, wo der Benziner per „Charge“-Knopfdruck sowohl als Antriebsquelle und Generator funktioniert. Das treibt zwar den Verbrauch in die Höhe, aber man kann am Ende Einfahrten in die Stadt oder in künftige restriktive Verkehrszonen elektrisch-lautlos absolvieren.

Nach WLTP-Zyklus soll sich der Outlander PHEV im Schnitt mit 2,0 Liter begnügen – wie gesagt, einen sanften Gasfuß vorausgesetzt, denn nicht erst bei Kickdown-Antritten oder jenseits der 135 km/h springt schnell der Benziner jetzt mit noch mehr Dampf bei. Dessen Einsatz klingt nicht mehr ganz so angestrengt wie noch beim Vorgänger, ist durch den größeren Hubraum generell lafruhiger und kann dadurch außerdem noch im jetzt möglichen Atkinson-Verbrennungszyklus Verbrauch und Schadstoffausstoß reduzieren. Doch zu dynamischen Einkehrschwüngen oder zur schnellen Kurvenhatz animiert das 1,9 Tonnen schwere Fahrzeug ohnehin nicht.

Der Plug-in Hybrid Outlander ist auch in der Neuauflage betont komfortabel abgestimmt, bügelt gemeine Straßenbeläge konsequent glatt und überzeugt damit als Familien- und Freizeitmobil ebenso wie als komfortables Reise- und Zugfahrzeug mit seinen Allrounderqualitäten. Neben den üppigen Platzverhältnissen und dem Kofferraumvolumen von 453 bis maximal 1584 Liter besitzt der 4,70 lange Fünfsitzer dank der beiden Elektromotoren an den Achsen einen elektrischen Allradantrieb, der die Traktion voll variabel und automatisch bis zu 100 Prozent nach vorne oder hinten leiten kann. Darüber hinaus darf er dann noch bis zu 1500 Kilogramm an den Haken nehmen.

Einige Kunden krittelten dennoch am indifferenten Fahrverhalten. Und so machte Mitsubishi die Karosserie noch etwas steifer, straffte das Fahrwerk und baute vorn größere 17-Zoll-Bremsscheiben ein. Außerdem erweiterten die Japaner ihre Fahrprogrammauswahl über „Normal“, „Eco“ und „Lock“ hinaus um die beiden Modi „Sport“ und „Snow“. Bei ersterem ziehen alle Motoren vehement an einem Strang, bei letzterem sorgen Allradantrieb und Elektronik auf rutschigem Terrain für freie und sichere Fahrt.

Selbstverständlich unverändert geblieben ist die Möglichkeit des bidirektionalen Ladens, bei dem der Outlander PHEV selbst zum E-Werk wird. Um quasi als „Notstromaggregat“, mit vollem Tank und Batterie, einen durchschnittlichen Haushalt zehn Tage lang mit Strom zu versorgen. Oder auch nur über die zwei 1500-Watt-Steckdosen hinter Mitteltunnel und im Kofferraum bei der nächsten Rast einen frischen Kaffee aus der Espresso-Maschine zu ziehen.

Das Beste zum Schluss. Zwar sind die Preise für den neuen Plug-in Hybrid Outlander wegen des späten Starts im September noch nicht fix, doch das neue Modell soll laut eines Mitsubishi-Sprechers „über alle Ausstattungen hinweg deutlich darunter liegen“. Zurzeit starten sie noch ab 40 000 Euro, ohne staatliche Umweltprämie und Rabatte.. (ampnet/fw)

Daten: Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander

Länge x Breite x Höhe (mm): 4,70 x 1,80 x 1,71
Radstand (m): 2,67
Motor: 4-Zyl.-Benziner, 2360 ccm
Leistung: 99 kW / 135 PS bei 4500 U/min

Max. Drehmoment: 211 Nm bei 4500 U/min
E-Motoren: 60 kW / 82 PS und 70 kW / 95 PS
Max. Drehmoment: 137 Nm und 195 Nm
Batteriekapazität: 13,8 kWh
Systemleistung Hybrid-System: k.A.
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Höchstgeschwindigkeit, elektrisch: 135 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,5 Sek.
Reichweite, elektrisch: 45 km
Antriebsart: Allradantrieb
Verbrauch (kombiniert nach WLTP): 2,0 Liter
Effizienzklasse: k.A.
CO₂-Emissionen: 45 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1900 kg / k.A.
Max. Anhängelast: 1500 kg
Kofferraumvolumen: 453–1584 Liter
Bodenfreiheit: 190 mm
Böschungswinkel: 21,0 Grad (v.) / 22,5 Grad (h.)
Wendekreis: 10,6 m
Bereifung: 225/55 R18
Basispreis: noch nicht bekannt

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



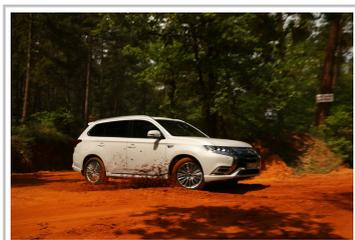
Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

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



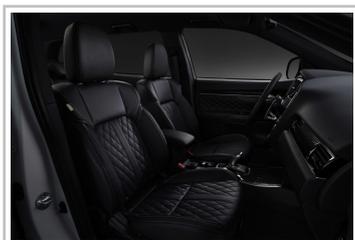
Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



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