



Mitsubishi Outlander PHEV Top 4WD

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(149 kW / 203 PS)

Das erste SUV als Plug-in-Hybrid kommt von Mitsubishi und heißt Outlander PHEV. Das Antriebskonzept ist einzigartig und durchdacht. An Vorder- und Hinterachse ist jeweils ein 60-kW/82-PS-Elektromotor vorhanden. Mit diesen beiden E-Maschinen ist rein elektrisches Fahren bis 120 km/h möglich, zudem wird ein intelligenter Allradantrieb realisiert. Zusätzlich ist ein 89-kW/121-PS-Benzinmotor an Bord, der einerseits per Generator die Akkus lädt, andererseits aber auch bei höherer Leistungsabforderung mit auf die Vorderachse gekoppelt werden kann. Wirtschaftlich läuft der Plug-in-Hybrid nur, wenn die Akkus regelmäßig geladen werden. Dies geschieht entweder an einer Schnellladestation (30 Minuten für 80 Prozent) oder an einer Haushaltssteckdose (fünf Stunden für 100 Prozent). Zusätzlich können die Akkus auch per Verbrennungsmotor in 40 Minuten zu 80 Prozent geladen werden. Diese Funktion hat aber nur Sinn, wenn man anschließend rein elektrisch fahren will. Im ADAC EcoTest glänzt der Mitsubishi mit einem hervorragenden Fünf-Sterne-Ergebnis. Der Grundpreis des Technologieträgers liegt bei 49.990 Euro. Optional ist einzig und alleine die Metallic-Lackierung für 580 Euro erhältlich - die wichtigsten Ausstattungsdetails sind aber ohnehin an Bord. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine.

+ sehr gutes EcoTest-Ergebnis, hoher Sicherheitsstandard, rein elektrisches Fahren möglich

- kein Einklemmschutz an den Scheiben, nur bei bestimmtem Fahrprofil sinnvolles Antriebskonzept



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,3 Langstrecke

2,2 Transport

2,9 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: Juli 2014
Text: Stefan Giuliani

Die Verarbeitung des Outlander stellt zufrieden. Im Detail bestehen aber an einigen Stellen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Karosserie ist solide geschaffen und sauber komplettiert. Große Spaltmaße, fehlender Klarlack auf den Innenseite von Türen und Klappen und wackelige Klappen für Tank und Ladedose könnten aber noch Feinschliff vertragen. Auch wenn im Innenraum schöner geschäumter Kunststoff, Leder und Designelemente in Klavierlack und Aluminium verbaut sind, es ist aber auch großflächig kratzempfindlicher Kunststoff verarbeitet, der auch nicht sehr präzise geformt wurde. Der Motorraum ist nach unten ordentlich abgedeckt, der Rest des Unterbodens bleibt aber unverkleidet. So sind auch einige Leitungen des elektrischen Antriebssystems ungeschützt am Unterboden verlegt. Die Tankklappe wird nicht zentral entriegelt, es muss ein separater Knopf bedient werden. Die Klappe für die Ladedose ist nicht verriegelt, sie wird aber beleuchtet. Die Türausschnitte sind zwar ordentlich nach außen abgedichtet, schützende Leisten an den Schwellern sucht man aber vergebens.

– Die Stoßfänger sind einteilig und erlauben somit bei kleineren Blessuren keinen Teilersatz. Seitlich ist die Karosserie fast ungeschützt vor beispielsweise dagegen schlagende Türen. Nur der üppige Schwellerschutz hält das Gröbste ab. Der Kraftstofftank ist nicht vor Fehlbetankungen geschützt. Dies kann teure Reparaturen zur Folge haben. Die Motorhaube wird nur von einem simplen Haltestab offen gehalten – ungewöhnlich für diese Fahrzeugklasse. Gasdruckfedern wären angebracht.

Bei der Hybrid-Variante des Outlander schrumpft die maximale Zuladung auf 425 Kilogramm. Angehängt werden dürfen 1.500 Kilogramm gebremst, ohne Bremse sind 750 kg erlaubt. Die Akkus können per Schuko-Stecker oder Schnellladedose geladen werden. Am Hausnetz dauert die Komplettladung ca. fünf Stunden, an der Schnellladestation werden in 30 Minuten 80 % Ladung erreicht. Eine Besonderheit des Outlander: Man kann auch im Stand eine Ladefunktion aktivieren. Dann werden die Akkus per Verbrennungsmotor und Generator in 40 Minuten zu 80 % aufgeladen. Zukünftig kann eine "Power-Box" geordert werden, mit welcher der Outlander auch bidirektional betrieben werden kann. Das bedeutet, dass nicht nur elektrische Energie ins Fahrzeug geladen werden kann, sondern bei Bedarf auch entnommen. Selbst bei abgeschaltetem Verbrennungsmotor können den Akkus 10 kW Strom entnommen werden.

+ Mit einer Tankfüllung von 45 Liter und der elektrischen Unterstützung kann eine Reichweite von rund 685 Kilometer realisiert werden (basierend auf dem EcoTest-Messergebnissen). Über 50 Kilometer kann rein elektrisch gefahren werden. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 80 Kilogramm befestigt werden. Der Innenraum bietet vier erwachsenen Personen bequem Platz. Der mittlere Sitz der zweiten Sitzreihe ist nur als Notsitz für Kinder oder für kurze Strecken zu betrachten. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 100 Kilogramm. Somit können darauf auch Radträger mit zwei E-Bikes befestigt werden.

– Durch die große Karosserie zeigt sich der Outlander vor allem im Stadtverkehr etwas unhandlich. Im Falle einer Reifenpanne gibt es beim PHEV Outlander nur ein Reifenreparaturset.

3,0

Sicht

Die Sichtverhältnisse können nur durchschnittlich bewertet werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung behindern vor allem die massiven Dachsäulen die Sicht. Aber auch die hinteren Kopfstützen verdecken einen Teil der Heckscheibe. Vor dem Fahrzeug können mittelgroße Hindernisse noch erkannt werden. Beim Rückwärtsfahren unterstützt serienmäßig eine Heckkamera, akustische oder optische Einparkhilfen sind nicht verbaut.

+ Die Karosserieenden lassen sich nicht zuletzt aufgrund der hohen Sitzposition gut abschätzen. Die großen Außenspiegel bieten eine hervorragende Rücksicht. Die Windschutzscheibe wird großflächig gewischt und von sechsstrahligen Düsen gewaschen. Das serienmäßige Xenonlicht sorgt für gute Sicht bei Nacht, durch die Tagfahrleuchten ist der Outlander auch bei schlechten Witterungsverhältnissen am Tag gut erkennbar.

- Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind quasi unsichtbar. Die Rückfahrkamera ist hier Pflicht, um flache Gegenstände oder sogar spielende Kinder nicht zu übersehen. Auch die Rücksicht im Innenspiegel stellt nicht zufrieden.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

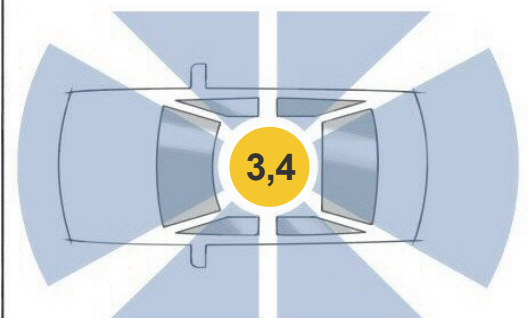
2,7

Ein-/Ausstieg

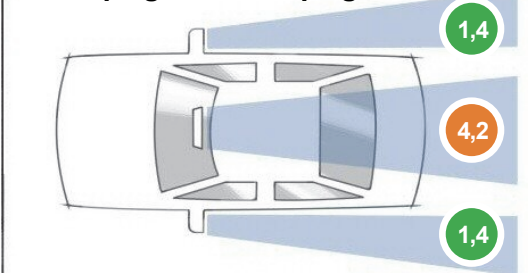
+ Der hohe Fahrersitz erleichtert das Ein- und Aussteigen (70 cm über Fahrbahn). Auf die hintere Sitzreihe gelangt man bequem. Die Türausschnitte sind groß, das Dach ist hoch, nur die Türen dürften etwas weiter aufschwenken. Serienmäßig ist das schlüssellose Zugangssystem an Bord. Der "Schlüssel" kann in der Tasche bleiben, man öffnet und verriegelt per Fingertipp. Die Fangbänder der Türen sind kräftig, aber etwas grob gerastet. Über jeder Tür sind praktische Haltegriffe angebracht. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch den Heimweg aus.

- Die sehr breiten und hoch angebrachten Schweller wollen mit einem großen Schritt überstiegen werden.

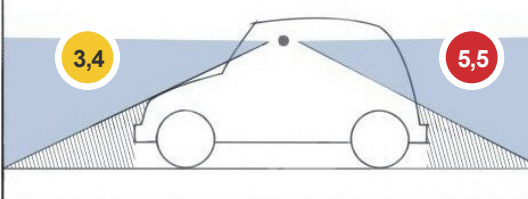
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

2,4

Kofferraum-Volumen*

+ Insgesamt erfreut der Outlander mit einem großen Kofferraum. Unerklärlich bleibt, warum die Gepäckraumabdeckung so tief angebracht wurde. Darunter finden nur 375 Liter Gepäck ihren Platz. Entfernt man diese, so kann man bis zum Dach 720 Liter oder 14 handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 885 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Nutzt man das volle Volumen bis zu den Vordersitzen und bis unter das Dach, können 1.660 Liter zugeladen werden.

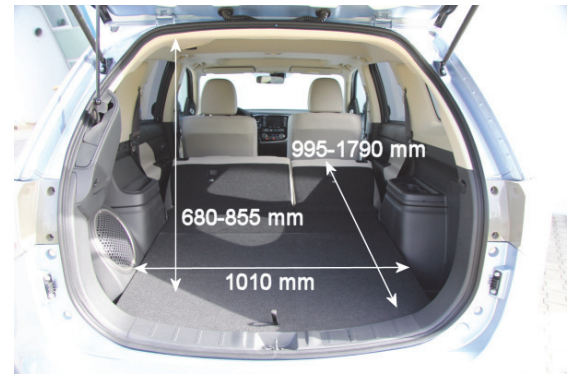
2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Format des Kofferraums geht in Ordnung. Die Ladekante liegt mit 71 Zentimetern in durchschnittlicher Höhe.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt vollelektrisch, ist dabei aber sehr langsam. Durch die sehr hohe Ladeöffnung kann der Gepäckraum gut genutzt werden. Beim Ausladen muss keine nennenswerte Ladekante überwunden werden. Durch die geringe Tiefe des Kofferraums erreicht man die Gepäckstücke ohne große Probleme.

⊖ Die Stehhöhe unter der geöffneten Heckklappe beträgt nur 1,79 Meter. Die Beleuchtung im Kofferraum ist zu schwach ausgelegt - die eine Lampe am Dachhimmel stellt, vor allem bei geschlossener Gepäckraumabdeckung, nicht zufrieden.



Der Kofferraum des Hybrid-Outlander hat mit 375 l Volumen dieselbe Größe wie der des herkömmlich angebotenen Modells.

3,3

Kofferraum-Variabilität

Die Sitze der zweiten Reihe können asymmetrisch geteilt geklappt werden.

⊕ Der Klappmechanismus funktioniert einfach und ohne großen Kraftaufwand. Entweder klappt man nur die Lehnen nach vorn - diese steigen dann aber zu den Vordersitzen deutlich an. Oder man stellt zuvor die Sitzflächen aufrecht, dann entsteht eine ebene Ladefläche.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es keine sinnvollen Ablage- oder Befestigungsmöglichkeiten. Da der hintere Mittelgurt am Dachhimmel befestigt ist, muss er zum Umklappen der Rücksitzlehnen an der Sitzbank ausgeklinkt und vor erneuter Benutzung wieder eingerastet werden.

2,5

INNENRAUM

2,2

Bedienung

Der Outlander lässt sich nach einer gewissen Einarbeitungszeit gut handhaben. Die Bedienelemente sind logisch aufgebaut und sinnvoll angeordnet. Der Wählhebel des Automatikgetriebes ist arg kurz geraten. Nur gut, dass man ihn während der Fahrt selten bedienen muss.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite auf unterschiedliche Fahrer gut anpassen. Die Pedalerie ist gut angeordnet, der Platz großzügig. Unter dem Bremspedal fehlt aber ein Schutz, der das Hängenbleiben mit der Schuhsohle verhindert. Gestartet wird per beleuchteter Taste, die auch im Dunklen gut zu finden ist.

Scheibenwischer und Abblendlicht werden serienmäßig per Sensor aktiviert. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist weit oben ordentlich platziert, übersichtlich und logisch aufgebaut. Auch sie kostet keinen Aufpreis. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer ab und verschwendet somit keine unnötige Energie. Die Umluftsteuerung funktioniert automatisch. Das Radio- und Navigationsystem ist optimal platziert (Serie). Es wird per Tasten, Touchscreen oder Lenkradtasten gesteuert, reagiert aber gelegentlich etwas arg langsam. Die Menüführung ist nicht durchgängig logisch aufgebaut. Das serienmäßige Soundsystem überzeugt mit gutem Klang und satten Bässen.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, die Verarbeitungsqualität kann dagegen noch nicht vollends überzeugen.

Die Einstellung der Vordersitze (links elektrisch, rechts mechanisch) funktioniert einwandfrei. Im Innenraum sind ausreichend Ablagen und Stauräume vorhanden, das Handschuhfach ist mit einem Zwischenboden versehen. Der gute Kontrast der Instrumente sorgt für sehr gute Ablesbarkeit, nur leider sind die Anzeigen für Batterieladung und Kraftstoffstand etwas ungenau und das Display etwas überladen. Die Außenspiegel können elektrisch angeschwenkt werden (Serie). Die Türen und Klappen werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht verschlossen sind. Der Bordcomputer informiert über Füllstände, Verbräuche, Reichweiten etc. Auf langen Reisen entlastet der Tempomat, der serienmäßig mit einer zuschaltbaren Abstandsregelfunktion ausgerüstet ist, die automatisch den Abstand zum Vordermann hält.

⊖ Die Schalter der Sitzheizung sind sehr weit hinten verbaut - die Bedienung lenkt vom Verkehrsgeschehen ab. Einige Tasten werden vom Lenkrad verdeckt. Die Bedienelemente in den Türen werden nicht beleuchtet. Nur an der Fahrertür hat der Fensterheber eine Auf- und Abwärtsautomatik und einen Einklemmschutz. Für die hinteren Plätze gibt es keine Leselampen. Der am Dachhimmel angebrachte Mittelgurt der hinteren Sitzreihe muss erst an der Sitzbank befestigt werden, bevor er verwendet werden kann.

2,9 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen sitzen Personen bis fast 1,90 m bequem. Trotz etwas knapp geratenen Innenbreite ist das subjektive Raumempfinden gut - die Kopffreiheit kann überzeugen.

2,0 Raumangebot hinten*

⊕ In der zweiten Reihe sitzt man sogar bis 1,95 Meter Körpergröße bequem. Die Beinfreiheit ist hervorragend. Auch hier ist das subjektive Empfinden trotz der limitierten Innenbreite einwandfrei. Eine dritte Sitzreihe gibt es beim Hybrid-Modell aber nicht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Lehnenneigung der Rücksitzbank lässt sich einstellen. Sitzvarianten werden beim Hybrid-Modell aber nicht angeboten.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Der Federungskomfort des Outlander geht in Ordnung, gelegentlich fehlt es ihm etwas am Feinschliff. Die Federung ist tendenziell straff ausgelegt, die Dämpfungsrate dafür aber etwas schwach, wodurch vor allem auf unebener Fahrbahn Unruhe ins Fahrzeug kommt. Die Karosserie ist sehr viel in Bewegung. Einzelhindernisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel werden aber relativ komfortabel abgefedert. Feine Unebenheiten und regelmäßige kurze Wellen liegen dem Outlander aber nicht. Hier herrscht ständige Unruhe im Fahrzeug. Die Seitenneigung hält sich bei dem hohen Fahrzeug in tolerierbaren Grenzen. Auf Kopfsteinpflaster kann die Karosserie unter Umständen unangenehme Dröhnfrequenzen entwickeln.

2,2

Sitze

- +** Am Fahrersitz kann sowohl die Höhe als auch die Sitzflächenneigung justiert werden (Serie). Die Vordersitze sind einwandfrei konturiert und unterstützen sowohl den Rücken als auch die Schenkel gut, wenn auch die Lehnen bei Kurvenfahrt etwas wenig Seitenhalt bieten. Dafür sind sie auch für große Personen ausreichend lang. Vorn wie hinten zeigen sich die straffen Polster auch auf langen Reisen bequem. Die Perforation verhindert, dass man auf den Lederbezügen zu arg schwitzt. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzhaltung ein und kann den linken Fuß bei Nichtgebrauch auf einer zugegeben schmalen Fußstütze sicher abstellen. Auch in der zweiten Reihe sitzt man entspannt und bequem, nur die Lehnen dürften noch etwas feiner ausgeformt sein. Die Sitzflächen unterstützen die Schenkel gut.
- Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Der Fahrersitz des Testwagens hatte etwas Spiel im Sitzgestell - er fühlte sich wackelig an.

2,6

Innengeräusch

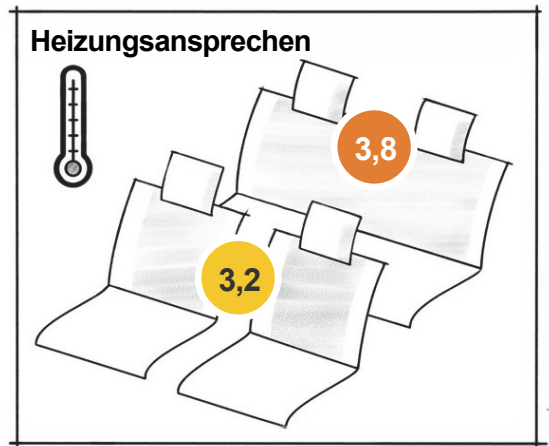
Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt 69,0 dB (A). Der Motor wäre eigentlich nicht übermäßig laut. Durch das dauerhaft hohe Drehzahlniveau nervt er aber besonders auf langen Strecken. Geräusche aus dem Fahrwerksbereich werden kaum wahrgenommen. Windgeräusche treten in leicht erhöhtem Maß auf.

2,8

Klimatisierung

Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik erzielt nur ein durchschnittliches Ergebnis beim ADAC Heizungstest. Vorn wie hinten kann die Heizleistung nicht überzeugen, wobei sie vorn noch etwas besser anspricht als im Fond. Die Luftmengenverteilung kann nur im Gesamten und nur in vorgegebenen Stufen vorgenommen werden.

- +** Die Umluftfunktion wird automatisch per Sensor gesteuert.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2

MOTOR/ANTRIEB

2,3

Fahrleistungen*

- +** Das Antriebssystem der Outlander PHEV ist bisher einzigartig. Drei Motoren treiben das SUV vorwärts: Vorn ist ein 2,0-Liter-Benziner eingebaut, der 89 kW/121 PS leistet und einerseits per angeflanschem Generator die Akkus auflädt, andererseits auch an die Vorderachse gekoppelt werden kann und somit direkt für Vortrieb sorgt. Zudem ist an Vorder- und Hinterachse jeweils ein Elektromotor mit 60 kW/82 PS vorhanden. So können flexibel unterschiedliche Fahrmodi realisiert werden, die speziell auf das aktuelle Leistungsprofil zugeschnitten sind. Der Outlander kann bis 120 km/h rein elektrisch betrieben werden. Durch die beiden E-Motoren wird ein intelligenter Allradantrieb verwirklicht. Fordert man mehr Leistung ab, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor in den seriellen Hybridmodus und liefert den Elektromotoren zusätzlichen Strom. Bei hoher Fahrgeschwindigkeit oder Leistungsabforderung wird in den parallelen Hybridmodus gewechselt. Dann wird der Motor an die Vorderachse gekoppelt und treibt zusätzlich mechanisch an. Mit geladenen Akkus überzeugen die Fahrleistungen des SUV.

Der Sprint von 60 auf 100 km/h dauert nur 5,9 Sekunden. Sind die Akkus erschöpft, so verliert der Mitsubishi deutlich an Leistung. Per Tastendruck kann der Fahrer den Stromverbrauch reduzieren (Save-Funktion), dann wird der Benzinmotor stärker gefordert und die Akkuladung steht zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung. Es kann aber auch eine Ladefunktion (Charge) eingeschaltet werden. Dann läuft der Verbrenner dauerhaft und lädt die Akkus in kürzester Zeit wieder auf 80% auf.

2,0

Laufkultur

⊕ An der Laufkultur des Benzinmotors gibt es grundsätzlich nicht viel auszusetzen. Er läuft weitgehend vibrationsfrei, er brummt und dröhnt kaum. Das relativ hohe Drehzahlniveau und das damit verbundene monotone Geräusch kann arg nerven.

2,7

Schaltung

Im elektrischen Betrieb sind keine Schaltstufen nötig. Die Elektromotoren können den kompletten Geschwindigkeitsbereich abdecken. Der Benzinmotor ist stufenlos angebunden. Dieses tendiert bei jeder Betätigung des Gaspedals dazu, den Motor hochdrehen zu lassen, was für eine unnötige Geräuschkulisse sorgt. Die Bedienung des Wählhebels fordert eine gewisse Eingewöhnungszeit, das Schaltbild ist etwas ungewohnt aufgebaut. Die Parksperre wird per Taste vor dem Wählhebel eingelegt - diese ist etwas umständlich erreichbar. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt klappt nicht immer auf Anhieb. Die Richtungswechsel werden aber sehr sanft vollzogen. Das Anfahren klappt sorgenfrei, es ist eine Kriechfunktion vorhanden. Beim Anfahren am Berg wird das Fahrzeug durch einen Hill-Holder kurzzeitig automatisch festgehalten. Über den Wählhebel oder die Paddel am Lenkrad können die Rekuperationsstufen eingestellt werden, wodurch im Schiebetransfer die Akkus mehr oder weniger stark geladen und somit auch das Fahrzeug mehr oder weniger stark abgebremst wird.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Das intelligente Antriebsystem des Outlander kommt ohne Getriebe aus. Der Verbrennungsmotor liefert nach Bedarf mit seinem Generator elektrische Energie oder wird direkt auf den Antrieb gekuppelt.

2,7

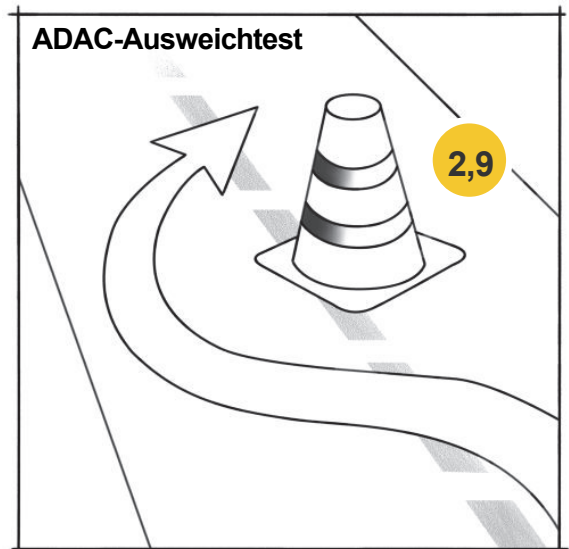
FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

Bei einem Lenkimpuls reagiert der SUV träge und gut kontrollierbar. Kritische Fahrzustände werden durch ESP zuverlässig verhindert. Der Geradeauslauf ist ohne Tadel. Beim ADAC Ausweichtest gibt er ein ordentliches Bild ab. Wenn der Outlander auch deutlich mit dem Heck nachdrängt, ESP sorgt dafür, dass es zu keinen kritischen Situationen kommt - der Geschwindigkeitsabbau ist groß, wodurch das Fahrzeug gut kontrollierbar bleibt. Die Traktion ist aufgrund des Allradantriebs erwartungsgemäß gut. Auch in schnell gefahrenen Kurven zeigt sich der Mitsubishi untersteuernd. Lastwechselreaktionen treten in vertretbarem Maße auf.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung des Hybrid-Outlander kann nicht rundum zufrieden stellen. Um die Mittellage zeigt sie sich gefühllos und spricht kaum an. Auch bei größeren Lenkwinkeln reagiert sie deutlich verzögert. Trotzdem, dass sie nicht durch eine zu große Servounterstützung weichgespült wurde, ist die Rückmeldung an den Fahrer nur durchschnittlich. Das Lenkgetriebe ist nicht besonders direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind mehr als drei Lenkradumdrehungen nötig.

⊕ Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Ein Wendekreis von 11,6 Metern ist in dieser Klasse einwandfrei.

2,7 Bremse

Der Bremsweg beträgt 38,2 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Toyo R37 der Größe 225/55 R18 98H) - ein durchschnittlicher Wert. Die Bremse spricht zügig an. Das Fahrzeug zeigt sich während des Bremsens recht spurtreu. Bei leichter Betätigung des Bremspedals beginnt zuerst der Antrieb zu rekuperieren und lädt die Akkus. Dieser vorgelagerte Rekuperationsbereich sorgt für ein etwas teigiges Pedalgefühl.

1,8 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

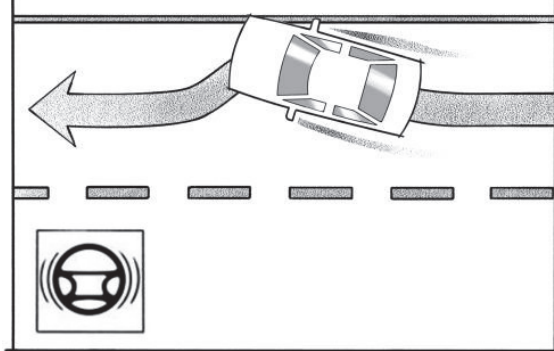
⊕ ESP und Bremsassistent sind im Outlander serienmäßig an Bord. In der Ausstattungsvariante Top ist das Fahrassistenzzpaket enthalten. Somit sind serienmäßig ein Notbremsassistent, der unterhalb von 30 km/h auch bis zum Stillstand bremst, ein Spurverlassenswarner und eine Kollisionswarnung an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert. Der Motor kann nur aktiviert werden, wenn keine Fahrstufe eingelegt ist, wodurch ein versehentliches Anfahren vermieden wird. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Reisegeschwindigkeit drosseln kann.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so kann mit dem Blinker keine Fahrtrichtungsanzeige vorgenommen werden, was vor allem beim Abschleppen unpraktisch ist.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

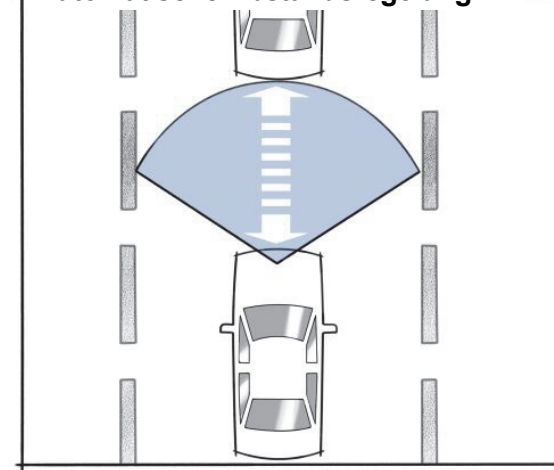
⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der Outlander PHEV sehr gut ab. Er erreicht beim Insassenschutz 88% der möglichen Punkten (Stand 11/2013).

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Die Kopfstützen reichen für Personen bis über 1,90 m und sind nahe am Kopf platziert, wodurch die Wahrscheinlichkeit von Halswirbelverletzungen verringert wird. Vorn werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt. Dem Fahrer wird der Anschnallstatus der hinteren Plätze signalisiert. An den stabilen Bügeltürgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden, um schnell an die Insassen zu gelangen. Hinter der Sonnenblende des Outlander findet man die ADAC Rettungskarte, die Rettungskräften wertvolle Informationen liefert.

– Die Kopfstützen der zweiten Reihe sind nur für Personen bis 1,60 m geeignet. Für Warndreieck und Verbandsmaterial gibt es keine Halter, wodurch sie im Notfall schwer zu finden sind.

2,1 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Outlander im Bereich Kindersicherheit 84% der möglichen Punkten - ein sehr gutes Ergebnis (Stand 11/2013). Auf den Außensitzen der zweiten Sitzreihe können alle gängigen Kinderrückhaltesysteme befestigt werden. Hier ist auch das ISOFIX-System vorhanden. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kinderschalen verbaut werden.

– Der Mittelsitz ist weder für Kindersitze gut geeignet noch erlaubt der Hersteller hier den Einsatz von Rückhaltesystemen. Die Fenster haben keinen Einklemmschutz, wodurch vor allem spielende Kinder auf der Rücksitzbank großer Verletzungsgefahr ausgesetzt sind. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden leicht deaktiviert werden.

2,5 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Mitsubishi für den Fußgängerschutz 64% der möglichen Punkte (Stand 11/2013). Mit diesem Ergebnis kann sich der hohe SUV sehen lassen. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube bieten aber noch Verbesserungspotential.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂*

+ Die CO₂-Bilanz des Mitsubishi Outlander PHEV liegt im ADAC EcoTest bei durchschnittlich 160 g pro Kilometer. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 8,0 kWh Strom und 4,2 l Super pro 100 km. Der jeweilige Verbrauch von Strom und Benzin hängt bei einem Plug-In-Hybrid sehr stark vom Nutzungsverhalten des Fahrers ab, also von seinem Fahrprofil, seiner Fahrweise und seinem Ladeverhalten der Akkus. Wird der Outlander PHEV moderat bewegt und stets vor dem Ende der Akkukapazität geladen, dann ist er nur elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich etwa 17 kWh pro 100 km. Die elektrische Reichweite liegt bei etwa 50 km. Danach übernimmt der Verbrenner den Antrieb, was allerdings einen Verbrauch von 5,4 l/100 km Super innerorts, 7,4 l/100 km außerorts und 7,6 l/100 km auf der Autobahn mit sich bringt. Daher ist dieses Modell in erster Linie für die Nutzer interessant, die meistens weniger als 50 km am Stück zurücklegen und stets Strom tanken können, damit möglichst wenig der Verbrennungsmotor zum Einsatz kommt. Allen, die weiter fahren und öfter auf der Autobahn unterwegs sind, sei eher die Dieselmotor-Variante empfohlen. Denn insbesondere auf der Autobahn wird beim Outlander PHEV der Antrieb fast ausschließlich vom Benziner übernommen.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß im gemessenen Zyklus ist sehr gering. Der Outlander erhält dafür 48 Punkte im EcoTest. Insgesamt sammelt er 90 Punkte und bekommt somit volle fünf Sterne.

2,6 AUTOKOSTEN

0,6 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Aufgrund des sehr niedrigen Verbrauchs im Fahrzyklus fallen die Betriebskosten erschwinglich aus.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

⊕ Mitsubishi gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 Kilometer.

⊖ Mit 12 Monaten hat der Outlander relativ kurze Inspektionsabstände, die für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte sorgen.

3,5 Wertstabilität*

Noch haben sich die innovativen Antriebssysteme noch nicht vollständig etabliert. Viele werden von einem Gebrauchtwagenkauf zurück schrecken. Deswegen wird dem Hybrid-Outlander im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,6 Kosten für Anschaffung*

Für ein SUV der oberen Mittelklasse kann ein Grundpreis von 49.990 Euro toleriert werden (Ausstattungsvariante Top), vor allem wenn es mit einem innovativen Plug-In-Hybrid-System ausgestattet ist. Vieles ist serienmäßig verbaut, einige nützliche Assistenzsysteme wie ein Totwinkelassistent oder eine Müdigkeitserkennung gibt es aber nicht. In der Aufpreisliste steht nur die Metallic-Lackierung für 580 Euro.

2,2 Fixkosten*

⊕ Die günstige Kfz-Steuer rettet den Outlander vor einer schlechteren Beurteilung. Für diese werden jährlich nur 40 Euro fällig. Die Versicherungsklassen hingegen sind nicht optimal, die Kfz-Haftpflicht ist sogar sehr teuer (KH: 20/VK: 24/TK: 23).

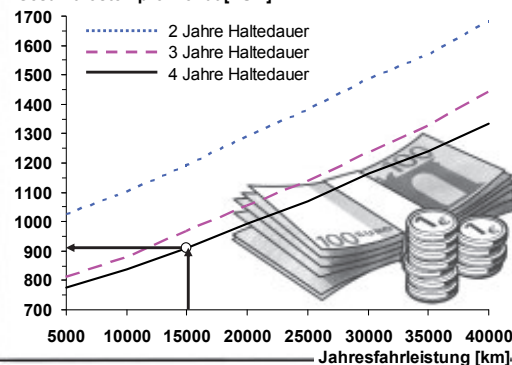
2,4

Monatliche Gesamtkosten*

+ Insgesamt fallen die gesamten monatlichen Unterhaltskosten gering aus. Führt man den Outlander viel im elektrischen Betrieb, so erfreut er mit niedrigen Betriebskosten.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 910 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 ClearTec 2WD	PHEV 4WD	2.2 DI-D ClearTec 2WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	-/1998	4/2268
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	149 (203)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	195/4100	n.b./n.b.	380/1750
0-100 km/h[s]	10,6	11,0	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	170	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 S	1,9 S	4,8 D
CO2 [g/km]	157	44	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/23	20/24/23	20/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	164	40	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	675	751	721
Preis [Euro]	24.490	39.990	30.690

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung (System)	149 kW (203 PS)
bei	n.b.
Maximales Drehmoment (System)	332 Nm
bei	n.b.
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R18
Reifengröße (Testwagen)	225/55R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	1,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super/Strom)	4,2l/8,0 kWh
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	44 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	160 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4655/1800/1680 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1885 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/885 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	685 km
Garantie	5 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	580 Euro°
Schiebe-Hubdach	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	58 Euro
Monatliche Werkstattkosten	96 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	637 Euro
Monatliche Gesamtkosten	910 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/23
Grundpreis	49.990 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Lenkung*	2,7
Sicht	3,0	Bremse	2,7
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Volumen*	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	2,1
Innenraum	2,5	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	2,2	Umwelt/EcoTest	1,5
Raumangebot vorne*	2,9	Verbrauch/CO2*	1,8
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,6		
Federung	2,9		
Sitze	2,2	AUTOKOSTEN	2,6
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	0,6
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	3,5
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,2
Schaltung	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,4
Getriebeabstufung	1,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen