ADAC

Autotest

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D ClearTec Instyle 4WD

EcoTest ★★★★☆

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Mitsubishi bietet den Outlander mit einem 2,0-l-Benzinmotor, einem 2,3-l-Dieselmotor und nun auch als Plug-in-Hybrid an. Die Ausstattungsvariante "Instyle" ist aber nur mit dem Dieselaggregat und einem Allradantrieb mit vorwählbaren Fahr-Modi kombinierbar. Je nach Betriebszustand ist eine Kombination zwischen Frontantrieb und variabler Verteilung der Antriebskraft zwischen Vorder- und Hinterachse realisierbar. Bei den Fahrleistungsmessungen kann der Outlander mit dem 150 PS starken Motor ein gutes Ergebnis einfahren. Der Kraftstoffverbrauch fällt im ADAC EcoTest mit 5,9 l/100 km zufriedenstellend aus. Zu haben ist der Testwagen ab 38.890 Euro, was für einen Wagen der oberen Mittelklasse vertretbar ist. Die Serienausstattung ist aber nur durchschnittlich. Fragwürdig ist jedoch, warum das Fahrerassistenzpaket, das u. a. eine Kollisionswarnung und einen Spurverlassenswarner enthält, nur mit dem Automatikgetriebe kombinierbar ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW X5, Hyundai Grand Santa Fe, Jeep Grand Cherokee, KIA Sorento, Nissan Pathfinder, Volvo XC90.

ADAC-URTEIL

2,4	AUTOTEST
2,8	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7	Familie
3,7	Stadtverkehr
2,6	Senioren
2,2	Langstrecke
1,9	Transport
3,0	Fahrspaß
2,6	Preis/Leistung

⊕ Xenonscheinwerfer serienmäßig, dritte Sitzreihe serienmäßig, hohe Anhängelast, gutes Platzangebot im Fond, gute Crashtest-Ergebnisse

⊖ unbequemer Zustieg zur dritten Sitzreihe, kleiner Kofferraum bei ausgeklappter dritter Sitzreihe, Einklemmschutz nur an Fahrerfensterheber

Stand: Juli 2014
Text: Martin Brand

2,8 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Verarbeitung des Outlander stellt insgesamt zufrieden. Der erste Eindruck ist gut, bei genauer Betrachtung lässt sich im Detail Verbesserungspotenzial feststellen. Die Karosserie ist solide gefertigt und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, allerdings könnten die Spaltmaße etwas kleiner ausfallen. Das Ladeabteil zeigt sich gut verkleidet, jedoch sind die Seitenverkleidungen aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Fehlender Klarlack auf den Innenseiten der Türen und Klappen sowie ein wackeliger Tankdeckel könnten aber noch Feinschliff vertragen. Die Türausschnitte sind vorn gut nach außen abgedichtet, hinten ist die Dichtlippe aber etwas weit innen. Den lackierten Schwellern fehlen aber Kratzschutzleisten. Das Interieur erweist sich ebenfalls als gut bis zufriedenstellend gefertigt. Optisch wird das Cockpit durch geschäumte Kunststoffe, Leder und Designelemente in Klavierlack und Aluminium aufgewertet. Kunststoffe, die allerdings nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers sind, zeigen sich hart und kratzempfindlich. Zudem fehlen an den Dachsäulenverkleidungen Stoffüberzüge und die Kunststoffkanten könnten etwas besser entgratet sein. Der Motorraum ist nach unten abgeschottet und verschmutzt dadurch nicht so schnell, jedoch zeigt sich der restliche Unterboden zerklüftet. Die Tankklappe wird nicht zentral entriegelt, es muss ein separater Hebel im Innenraum betätigt werden.

⊖ An den Stoßfängern gibt es nur im unteren Bereich lackierte austauschbare Einlagen, mit wenig Schutzfunktion bei Parkremplern. Die Fahrzeugflanken müssen ohne Schutzleisten auskommen, dadurch können dagegen schlagende Nachbartüren schnell Beschädigungen verursachen. Der üppige Schwellerschutz leistet kaum Abhilfe. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, so dass man den Outlander mit falschem Kraftstoff befüllen kann - dies kann teure Reparaturen zur Folge haben. Die Motorhaube wird nur von einem simplen Haltestab offen gehalten - in dieser Fahrzeugklasse sollten Gasdruckfedern Standard sein.

2,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Bei der Alltagstauglichkeit gibt der Outlander mit dem Dieselmotor ein gutes Bild ab. Mit einer Tankfüllung sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1.015 Kilometer möglich. Der Outlander bietet in der getesteten Variante serienmäßig vier vollwertige Sitzplätze und drei Notsitze. Letztere eignen sich jedoch nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 575 kg großzügig aus. Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen Lasten bis 80 Kilogramm befestigt werden. Die Stützlast beträgt 100 Kilogramm, so dass man problemlos schwere Fahrräder wie E-Bikes mittels Träger an der Anhängerkupplung transportieren kann. Im Zugbetrieb dürfen gebremste Anhänger bis 2.000 Kilogramm und ungebremste bis 750 Kilogramm gezogen werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Outlander mit einem Notrad ausgestattet, so dass eine Weiterfahrt möglich ist.

⊖ Durch die große Karosserie zeigt sich der Outlander vor allem im Stadtverkehr etwas unhandlich. Das Notrad ist unpraktisch am Unterboden befestigt und nicht optimal erreichbar. Zudem ist die Notradhalterung nicht groß genug für ein defektes Rad in Fahrbereifung.

© ADAC e.V.

3,0 Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Outlander durchschnittlich ab. Die Fahrzeugenden lassen sich recht gut abschätzen, allerdings können aufgrund der hohen Front vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse nur durchschnittlich wahrgenommen werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis zufriedenstellend aus, wenn auch besonders die breiten D-Säulen den Blick nach schräg hinten behindern. Auch die hinteren Kopfstützen verdecken einen Teil der Heckscheibe, da sie sich nicht vollständig versenken lassen.

⊕ Dank der höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die großen Außenspiegel bieten eine hervorragende Rücksicht. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkbereich und reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Das serienmäßige Xenonlicht sorgt für eine gute Ausleuchtung bei Nacht.

⊖ Aufgrund der weit oben liegenden Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige, hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse nicht wahrnehmen. Etwas Abhilfe leistet hier die Rückfahrkamera. Diese ist zwar serienmäßig an Bord, Parksensoren gibt es aber nicht. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Er blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer nicht automatisch ab. Den Außenspiegeln fehlt ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es für den Outlander nicht.

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

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

2,7 Ein-/Ausstieg

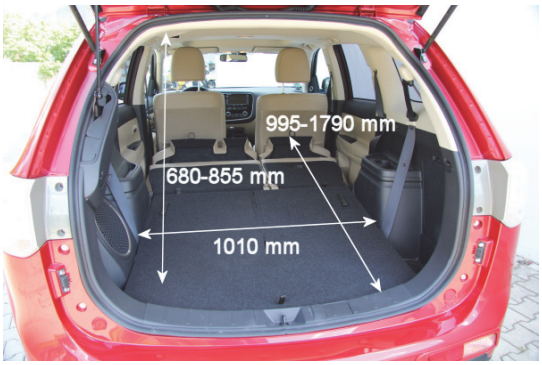
⊕ Der Outlander ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet - zum Öffnen und Schließen kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Aufgrund der hohen Karosserie steigt man insgesamt zufriedenstellend ein und aus. Die Türausschnitte sind recht groß und der Fahrersitz ist in einer guten Höhe angeordnet (70 cm über Fahrbahn). In den Fond gelangt man ebenfalls recht bequem, wenn auch die Türen etwas weiter aufschwenken könnten. Die Türrasterungen sind zwar ausreichend kräftig dimensioniert um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, zwei Positionen sind aber zu wenig. Dadurch sind die Türen bereits in erster Stellung weit geöffnet. Beim Aussteigen helfen Haltegriffe über jeder Tür. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer das Fahrzeugvorfeld noch eine gewisse Zeit aus.

⊖ Die sehr breiten und hoch angebrachten Schweller müssen mit einem großen Schritt überstiegen werden. Der Zustieg zur dritten Sitzreihe wird zur mühsamen Kletterpartie. Trotz der nach vorn klappbaren zweiten Sitzreihe ist der Zustiegsbereich nach hinten knapp bemessen.

© ADAC e.V.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des Outlander fällt im Klassenvergleich gut bis zufriedenstellend aus. Bei aufgestellter dritter Sitzreihe fasst das Abteil nur 125 Liter. Bei eingeklappter dritter Sitzreihe passen bis zur Kofferraumabdeckung 375 Liter hinein. Baut man die tief positionierte Abdeckung aus, lassen sich bis unters Dach 720 Liter verstauen. Dann passen bis zu 14 handelsübliche Getränkekisten in das Abteil. Klappt man die zweite Sitzreihe um, passen bis zur Heckscheibenunterkante 885 Liter hinein. Belädt man bis zum Dach, finden 1.660 Liter Platz.



Mit nur 375 l Volumen zählt der Kofferraum des Outlander zu den kleineren in dieser Fahrzeugklasse.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Kofferraumformat geht in Ordnung, Breite und Höhe des Abteils fallen durchschnittlich aus. Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante rund 73 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Aufgrund des recht tiefen Kofferraums lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch - leider dauert der Vorgang lang. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, die Breite durchschnittlich. Beim Ausladen muss keine nennenswerte Ladekante überwunden werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank und -lehne entsteht eine ebene Ladefläche.

⊖ 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.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist insgesamt zufriedenstellend. Die zweite Sitzreihe lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen der Sitze ist jedoch etwas umständlich, hierfür sind mehrere Arbeitsschritte notwendig. Soll ein ebener Ladeboden entstehen, müssen zunächst die Sitzflächen und im Anschluss die Lehnen umgeklappt werden - das ist aber ohne großen Kraftaufwand möglich.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es keine sinnvollen Ablage- oder Befestigungsmöglichkeiten. Es gibt nur Zurrösen, etwas Platz unter dem Kofferraumboden und ein kleines Seitenfach. Zum Umklappen der Rücksitzlehnen muss der Fondmittelgurt an der Sitzfläche ausgehängt werden.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit des Outlander ist übersichtlich gestaltet und die Bedienelemente sind weitgehend sinnvoll angeordnet. Das umfangreiche Mitsubishi Multi Communication System (MMCS) inkl. Navigationssystem und sieben Zoll Touchdisplay lässt sich nach einer gewissen Eingewöhnungsphase gut bedienen.

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

© ADAC e.V.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite auf unterschiedliche Fahrer gut anpassen. Die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar, wenn er auch etwas weit hinten platziert ist. Der Motor kann mit einer im Armaturenbrett positionierten und beleuchteten Taste gestartet werden, allerdings ist diese nicht optimal erreichbar, da der rechte Lenkstockhebel etwas im Weg ist. Die vorderen Scheibenwischer und das Abblendlicht sind sensorgesteuert. Alternativ kann das Licht manuell am Blinkerhebel aktiviert werden. Die Nebelleuchten werden beim Lichtschalter aktiviert, die Bedienung ist allerdings nicht optimal. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich auch im Dunkeln gut ablesen. Leider sind sowohl die Tank- als auch die Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige nur grob dargestellt. Der Bordcomputer liefert wichtige Informationen wie den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Der Bildschirm des Radio- und Navigationssystems ist optimal platziert. Das Audiosystem kann auch mittels Lenkradtasten bedient werden. Das Soundsystem (mit Subwoofer im Kofferraum) ist in der Instyle-Variante serienmäßig und überzeugt mit gutem Klang. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht im Kombiinstrument angezeigt. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist weit oben platziert, übersichtlich und logisch aufgebaut. Der Taster der Heckscheibenheizung könnte etwas größer ausfallen, die Heizung ist mit einer automatischen Abschaltung ausgestattet. Nur der Fahrerfensterheber besitzt eine Ab- und Aufwärtsautomatik, bei den anderen Fensterhebern muss der Schalter dauerhaft gehalten werden. Die Einstellung der Vordersitze (links elektrisch, rechts mechanisch) funktioniert einwandfrei. Im Innenraum sind ausreichend Ablagen und Stauräume vorhanden und das Handschuhfach ist zweistöckig aufgebaut.

⊖ Die Schalter der Sitzheizung sind sehr weit hinten verbaut - die Bedienung lenkt vom Verkehrsgeschehen ab. Die Bedienelemente in den Türen und am Dachhimmel sind unbeleuchtet. Nur an der Fahrertür hat der elektrische Fensterheber einen Einklemmschutz, an den anderen Türen fehlt dieser. Für die hinteren Plätze gibt es keine Leselampen. Der Fondmittelgurt ist am Dach befestigt, wodurch man ihn zuerst umständlich am Hilfsschloss befestigen muss, bevor man sich anschnallen kann.

2,9 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Platzangebot zufriedenstellend aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt großzügig aus. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich schmal. Das Raumempfinden ist recht angenehm, wenn auch die Mittelkonsole wuchtig ausfällt.

2,0 Raumangebot hinten*

⊕ In der zweiten Reihe sind die Platzverhältnisse großzügig. Dort finden Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,95 Meter genügend Kopffreiheit vor. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Große eingestellt, zeigt sich die Beinfreiheit im Fond üppiger bemessen. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich durchschnittlich, das subjektive Empfinden recht angenehm.

⊖ In der dritten Reihe geht es eng zu. Passagiere finden hier nur bis zu einer Körpergröße von 1,65 m genügend Kopf- und Beinfreiheit vor und können dort nur auf kurzen Strecken verweilen.

Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor. Die dritte Sitzreihe ist dagegen nur auf Kurzstrecken Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m zuzumuten.

© ADAC e.V.

3,5 Innenraum-Variabilität

Der Outlander ist serienmäßig mit einer dritten Sitzreihe ausgestattet. Die zweite Sitzreihe ist längs verschiebbar und die Lehnenneigung lässt sich justieren.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt zufriedenstellend. Lange Wellen bringen den Outlander nicht aus der Ruhe, wenn auch die Federwege lang ausfallen - besonders bei höheren Geschwindigkeiten und beladen. Kurze Wellen und unebene Fahrbahn lassen den Mitsubishi nervös wirken - hier ist er dauerhaft in Bewegung. Einzelhindernisse, wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel werden aber relativ komfortabel abgefedert. Querfugen werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten, wenn auch gröbere Fugen deutlicher durchschlagen. Kopfsteinpflasterbeläge werden nicht als zu störend wahrgenommen, regen die Karosserie jedoch etwas zum Dröhnen an. Karosserieneigungen sind beim Beschleunigen/Bremsen und in schnell durchfahrenen Kurven durchschnittlich stark vorhanden.

2,3 Sitze

⊕ Der Sitzkomfort ist gut. Der Fahrersitz kann in der Höhe und in der Neigung eingestellt und somit auf Personen unterschiedlicher Statur angepasst werden. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten eine gute Rückenunterstützung. Die Konturierung geht in Ordnung, wenn die Sitze auch etwas mehr Seitenhalt bieten dürften. Dafür sind sie auch für große Personen ausreichend hoch. Das Polster ist recht straff, der Sitzkomfort gut. Der Fahrer kann eine entspannte Sitzhaltung einnehmen und seinen linken Fuß ordentlich abstützen, wenn auch die Ablage etwas breiter sein dürfte. In der zweiten Sitzreihe kann man dank verschiebbarer Rückbank und einstellbarer Rückenlehne bequem Platz nehmen, wenn auch sowohl die Flächen als auch die Lehnen stärker konturiert sein könnten. Die Lehnen sind auch im Fond hoch.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. In der dritten Reihe sind die Sitze praktisch unkonturiert. Die Oberschenkel liegen fast nicht auf, da der Abstand zwischen dem Boden und den Sitzflächen gering sind.

2,2 Innengeräusch

⊕ Das Innenraumgeräusch ist insgesamt nicht zu laut. Bei Tempo 130 wurde ein Geräuschpegel von 67,8 dB(A) im Innenraum gemessen. Das Aggregat fällt nicht unangenehm auf, ist aber unter Last und bei höheren Drehzahlen durchaus präsent. Fahrgeräusche sind nicht vordergründig, ein gewisses Achspoltern ist aber auf schlechten Fahrbahnuntergründen vorhanden. Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten zurück, steigen mit diesen aber deutlich an.

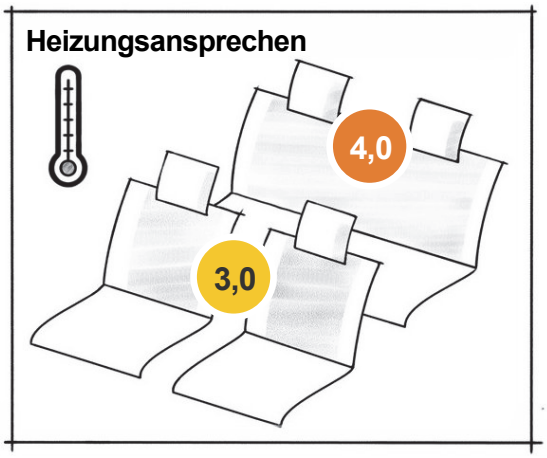
© ADAC e.V.

2,8 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest kann der Outlander ein akzeptables Ergebnis einfahren. Während der Innenraum vorn in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt wird, müssen sich die hinten Sitzenden lange gedulden, bis Wohlfühltemperaturen vorherrschen.

⊕ Der Outlander ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, so dass Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen können. Die Luftverteilung erfolgt allerdings nur für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen. Die Umluftfunktion wird sensorgesteuert.

⊖ Die Seitenscheiben der dritten Sitzreihe lassen sich, zur besseren Durchlüftung, nicht ausstellen.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungen kann der Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D ClearTec 4WD ein gutes Ergebnis einfahren. Der 2,3-Liter-Diesel leistet maximal 150 PS (3.500 1/min) und weist ein Drehmoment von 380 Nm (bei 1.750 1/min) auf. Damit kann der Outlander im 4. und 5. Gang gute Elastizitätswerte vorweisen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er 7,2 bzw. 10,1 Sekunden. Im größten Gang vergehen 16,6 Sekunden. Der simulierte Überholvorgang wird in 5,9 Sekunden absolviert (3. Gang).

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist insgesamt gut bis zufriedenstellend, der Motor kann das harte Arbeitsprinzip nicht verbergen. Unter Last sind im unteren Drehzahlbereich recht deutliche Vibrationen am Lenkrad und den Pedalen spürbar. Im gleichen Drehzahlbereich dröhnt es im Innenraum.

2,2 Schaltung

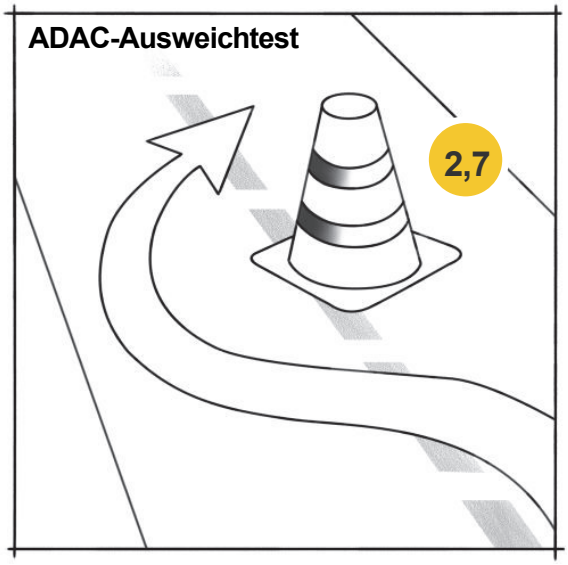
⊕ Die Schaltung ist insgesamt gut gelungen, auch wenn die Gänge beim Einlegen etwas haken - die Schaltgassen möchten präzise getroffen werden. Die Schaltwege sind kurz, der Gangwechsel erfordert aber etwas mehr Kraft, wodurch schnelle Schaltvorgänge nur bedingt möglich sind. Der Rückwärtsgang ist zuverlässig gegen versehentliches Einlegen gesichert. Durch seine Synchronisierung kann er immer geräuschlos und verschleißarm geschaltet werden. Die Kupplung lässt sich leicht dosieren, beim Anfahren am Berg wird das Fahrzeug automatisch mit der Bremse festgehalten. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, den passenden Gang zu wählen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, wenn auch der Motor bei eingelegtem Gang nicht automatisch gestartet wird - man muss den Gang wieder herausnehmen damit der Motor automatisch gestartet wird.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Schaltstufen passen einwandfrei zur Motorcharakteristik. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung hat Mitsubishi lang gewählt, der Motor dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit nur 2.200 Umdrehungen pro Minute.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität



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.

Beim ADAC Ausweichtest fährt der Mitsubishi ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis ein. Der Outlander reagiert zunächst mit einem drängenden Heck auf den plötzlichen ersten Lenkbefehl und zeigt auch beim Gegenlenken ein tendenziell übersteuerndes Verhalten. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (MASC), so dass keine Schleuder- oder Kippgefahr besteht.

⊕ Die Richtungsstabilität des Mitsubishi geht insgesamt in Ordnung. Der Outlander reagiert träge und mit einem leicht nachpendelndem Heck auf plötzliche Lenkimpulse, bleibt insgesamt aber gut beherrschbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf den Geradeauslauf. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Mitsubishi über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das SUV etwas mit dem Heck nach, bleibt aber gut kontrollierbar. Die Traktion ist aufgrund des Allradantriebs erwartungsgemäß gut. Im "4WD ECO"-Modus werden prinzipiell nur die Vorderräder angetrieben. Treten Traktionsprobleme auf, wird der Heckantrieb automatisch zugeschaltet. Im "4WD AUTO"-Modus wird die Antriebskraft entsprechend des Betriebszustandes zwischen der Vorder- und der Hinterachse verteilt. Für unwegsames Gelände gibt es den "4WD LOCK"-Modus.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht zufriedenstellend an, besonders die Hinterachse braucht etwas Zeit bis sie Seitenführungskräfte aufbaut. Zudem erhält der Fahrer um die Mittellage wenig Rückmeldung, wodurch speziell in schnellen, langgezogenen Kurven gelegentliche Korrekturen notwendig sind. Darüber hinaus fühlt sich die leichtgängige Lenkung um die Mittellage etwas zittrig an. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung etwas besser. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich, allerdings sind von Anschlag bis Anschlag über drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis geht mit 11,7 Metern für diese Fahrzeugklasse völlig in Ordnung.

⊖ In den unteren Gängen werden deutliche Antriebseinflüsse am Lenkrad wahrgenommen. Zudem schlagen gelegentlich Unebenheiten bis aufs Lenkrad durch.

© ADAC e.V.

2,7 Bremse

Bei den Bremswegmessungen schneidet der Outlander nur durchschnittlich ab. Aus Tempo 100 beträgt der Bremsweg 38,4 Meter bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Toyo R37 der Größe 225/55 R18 98H). Die Bremse spricht zügig an und ist gut dosierbar. Die Spurtreue ist bei Vollverzögerungen in Kurven gut, wenn auch das Heck etwas nachdrängt.

2,1 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung geht beim Outlander in Ordnung. Das elektronische Stabilitätsprogramm (MASC) sowie einen Bremsassistenten gibt es serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer beim Bremsen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert. Die serienmäßigen LED-Rückleuchten sind hell und vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anfahren nicht möglich ist. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Reisegeschwindigkeit drosseln kann.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann mit dem Blinker eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden, was vor allem beim Abschleppen unpraktisch ist. In den Türverkleidungen fehlen Rückstrahler, die im Dunkeln andere Verkehrsteilnehmer warnen würden. Das gegen Aufpreis erhältliche Fahrerassistenzpaket, das ein Notbremssystem, eine Kollisionswarnung und einen Spurhalteassistenten beinhaltet, ist nur in Verbindung mit dem Automatikgetriebe lieferbar.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der Outlander hervorragend ab. Er erhält beim Insassenschutz 94 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt fünf Sterne (Test: 11/2012). Der Mitsubishi ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags vorn und Kopfairbags für die erste und die zweite Sitzreihe ausgestattet. Zudem gibt es für den Fahrer einen Knieairbag. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf - wodurch die Wahrscheinlichkeit von Halswirbelverletzungen verringert wird. Vorn werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen können im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden. Hinter der Sonnenblende des Outlander findet man die ADAC Rettungskarte, die Rettungskräften wertvolle Informationen liefert.

⊖ Die Kopfstützen der zweiten und dritten Reihe schützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m. Zudem weisen sie einen sehr großen Abstand zum Kopf auf. Es gibt weder für den Verbandskasten noch für das Warndreieck einen speziellen Halter, diese können aber in der Seitenverkleidung oder unter dem Kofferraumboden verstaut werden, sind dann aber bei voll beladenem Abteil schlecht zugänglich.

2,3 Kindersicherheit

Auf der Rückbank lassen sich nur zwei Kindersitze nebeneinander montieren. Laut Bedienungsanleitung sind auf dem Beifahrerplatz nur vorgegebene Kindersitze aller Altersgruppen, außer der Gruppe 0 (bis 10 kg), erlaubt. In der dritten Sitzreihe sind universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt.

© ADAC e.V.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Outlander im Bereich Kindersicherheit 83 Prozent der möglichen Punkte, das ist ein sehr gutes Ergebnis. Auf den Außensitzen der zweiten Sitzreihe sind universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig. Hier gibt es auch das ISOFIX-System. Alternativ lassen sich auf den äußeren Fondplätzen Kindersitze auch mit den langen Gurten sicher montieren. Die Gurtanlenkpunkte liegen günstig und sind weit auseinander, so dass auch Kindersitze mit viel Platzbedarf montiert werden können. Die Schlösser sind fest, was die Befestigung erleichtert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, so dass auch vorn rechts Kindersitze montiert werden können.

⊖ Die elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz, wodurch vor allem spielende Kinder auf der Rücksitzbank großer Verletzungsgefahr ausgesetzt sind. Auf dem Fondmittelsitz sind Kindersitze unzulässig. Das Isofix-System lässt sich trotz der Einsteckhilfen nur mühevoll verwenden. Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kinderhänden leicht zu deaktivieren.

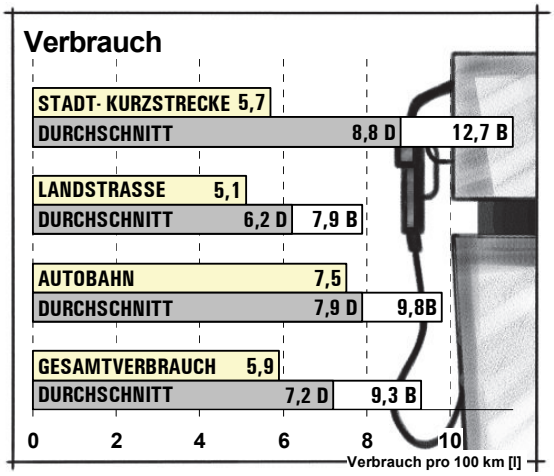
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Mitsubishi beim Fußgängerschutz 64 Prozent der möglichen Punkte. Mit diesem Ergebnis kann sich der hohe SUV sehen lassen. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube bieten aber noch Verbesserungspotenzial.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel schneidet der Outlander 2.2 DI-D ClearTec Instyle 4WD mit einer CO2-Bilanz von 187 g/km akzeptabel ab - das entspricht 33 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 Liter pro 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Mitsubishi 5,7 l/100 km und im Außerortsteil 5,1 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 7,5 Liter pro 100 Kilometer.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,0 Schadstoffe

⊕ Keine der Schadstoffgruppen fällt negativ auf, wenn auch der NOx-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus leicht ansteigt. In diesem Kapitel erhält der Outlander 40 Punkte. Zusammen mit den Punkten aus dem CO2-Kapitel bringt er es auf 73 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen.

2,8 AUTOKOSTEN

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Da sich der Outlander mit günstigem Dieselkraftstoff begnügt, erhält er trotz eines nur durchschnittlichen Verbrauchs eine gute Bewertung der Betriebskosten.

© ADAC e.V.

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

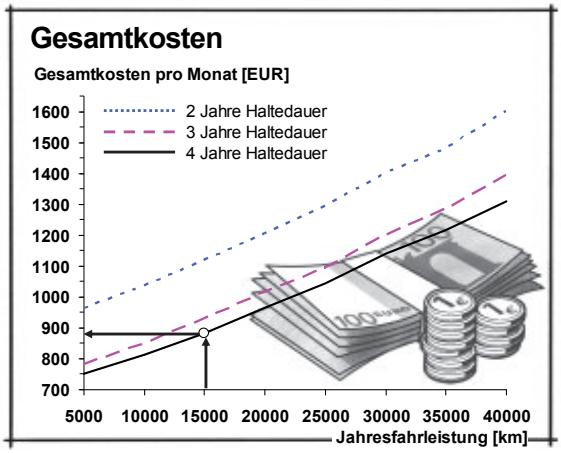
Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig.

⊕ 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.

3,6 Wertstabilität*

Dem Outlander wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich dabei aus, dass sich SUV aktuell großer Beliebtheit erfreuen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 884 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,3 Kosten für Anschaffung*

⊕ Für den Outlander 2.2 DI-D ClearTec Instyle 4WD verlangt Mitsubishi mindestens 38.890 Euro - das geht für einen Geländewagen der oberen Mittelklasse in Ordnung. Die Serienausstattung fällt dabei im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Xenonscheinwerfer, Licht- und Regensensor sowie das Navigationssystem gibt es serienmäßig.

⊖ Das empfehlenswerte Fahrerassistenz-Paket, mit ACC, Kollisionswarnung und Spurverlassenswarner gibt es nur gegen Aufpreis und nur in Verbindung mit dem Automatikgetriebe.

4,5 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen beim Mitsubishi hoch. Allein die jährliche KFZ-Steuer schlägt mit 308 Euro zu Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind mit Ausnahme der Teilkaskoversicherung sehr ungünstig (KH: 20; TK: 23; VK: 26).

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen insgesamt überschaubar aus, was vor allem an den niedrigen Betriebskosten liegt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 ClearTec 2WD	PHEV 4WD CVT-Automatik	2.2 DI-D ClearTec 2WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/2268
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	149 (203)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	195/4100	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]	656	751	703
Preis [Euro]	22.990	39.990	29.190

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2268 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R18
Reifengröße (Testwagen)	**225/55R18V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,35/11,65 m**
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**5,9 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**38,4 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**5,9 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,7/5,1/7,5 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	140 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**187 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**67,8 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4655/1800/1680 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2125 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1685 kg/575 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**375 l/885 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	**1015 km**
Garantie	5 Jahre / 150.00 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**116 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**94 Euro**
Monatliche Fixkosten	**161 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**513 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**884 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23
Grundpreis	38.890 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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.800 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 530
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	580 Euro°
Schiebe-Hubdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,8**
Verarbeitung	3,2
Alltagstauglichkeit	2,0
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,6
Innenraum	**2,5**
Bedienung	2,3
Raumangebot vorne*	2,9
Raumangebot hinten*	2,0
Innenraum-Variabilität	3,2
Komfort	**2,6**
Federung	2,9
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	2,8
Motor/Antrieb	**2,3**
Fahrleistungen*	2,4
Laufkultur	2,8
Schaltung	2,2
Getriebeabstufung	2,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,7**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung*	2,8
Bremse	2,7
Sicherheit	**2,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	2,5
Umwelt/EcoTest	**2,4**
Verbrauch/CO2*	2,7
Schadstoffe	2,0

AUTOKOSTEN **2,8**

Betriebskosten*	2,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Wertstabilität*	3,6
Kosten für Anschaffung*	2,3
Fixkosten*	4,5
Monatliche Gesamtkosten*	2,3

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.