



Mitsubishi Outlander 2.0 ClearTec Plus 2WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Mitsubishi hat den Outlander der dritten Generation zum Modelljahr 2016 einem Facelift unterzogen. Auffallend ist vor allem die Neugestaltung der Frontpartie, die nun im neuen Markendesign gehalten ist. Geblieben ist das großzügige Platzangebot im Innen- und Kofferraum. Wiederum neu ist die Abstimmung des Fahrwerks, das nun einen ordentlichen Federungskomfort bietet und nicht mehr so hölzern federt. Die Lenkung hätte ebenfalls einer Überarbeitung bedurft, sie bietet quasi keine Rückmeldung über die Straßenbeschaffenheit oder Fahrsituation. Auch die Bremse fällt negativ auf - die Bremswege des SUV sind deutlich zu lang. Motorseitig stehen ein Diesel und ein Benziner zur Auswahl, die jeweils 150 PS leisten. Beide Motoren können mit einem Automatikgetriebe und Allradantrieb kombiniert werden. Im ADAC Autotest tritt der Outlander als Frontriebler mit Benzinmotor an, der Saugmotor mit zwei Litern Hubraum und vier Zylindern legt eine gute Laufkultur an den Tag und sorgt für zufriedenstellende Fahrleistungen. Leider ist das Schaltgetriebe mit nur fünf Gängen ausgestattet - das Drehzahlniveau auf der Autobahn ist entsprechend hoch. Die Quittung folgt im ADAC EcoTest: 7,4 Liter Super auf 100 Kilometer sind zu hoch und könnten durch einen sechsten Gang deutlich reduziert werden. Da darüber hinaus für die handgeschaltete Benzinervariante keinerlei aktive Sicherheitsausstattung verfügbar ist, sollte man lieber zum teureren Diesel mit Automatik und Allrad greifen - wenn auch der Preis für das getestete Modell mit 27.690 Euro immer noch recht niedrig ausfällt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Honda CR-V, Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Nissan X-Trail.

- +** großer Kofferraum, großzügiges Platzangebot im Innenraum, niedriger Kaufpreis
- ungenügende Bremsleistung, unverständliche Aufpreispolitik, Assistenzsysteme für Benziner nicht erhältlich, sechster Gang fehlt, ungenaue Lenkung, Beifahrersitz ohne Höhenverstellung



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,7 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,6 Langstrecke

2,0 Transport

3,3 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Juni 2016
Text: Christoph Pauly

Die Verarbeitung des Outlander stellt insgesamt zufrieden, alle Anbauteile sind solide montiert. Im Detail bestehen aber an einigen Stellen Verbesserungsmöglichkeiten: Ungleichmäßige Spaltmaße, fehlender Klarlack auf den Innenseite von Türen und Klappen und eine billig wirkende Tankklappe. Im Innenraum sind in dieser Ausstattung schön geschäumter Kunststoff, Leder und Designelemente in Klavierlack und Aluminiumoptik verbaut. Der Großteil des Interieurs ist allerdings aus hartem Kunststoff, der zudem besser gefertigt sein könnte. Gerade am Himmel zeigt sich, dass auf Details in der Verarbeitung wenig Wert gelegt wurde: Das dort befindliche Brillenfach ist nachlässig verbaut, man reißt es leicht komplett aus dem Dachhimmel. Der Motorraum ist nach unten ordentlich abgedeckt, der Rest des Unterbodens bleibt aber unverkleidet. Die Tankklappe wird nicht zentral entriegelt, es muss ein separater Knopf bedient werden.

+ Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet, Schmutz und Feuchtigkeit finden so nicht den Weg in den Einstiegsbereich. Vor Kratzern schützende Schwellerleisten wären noch wünschenswert. Der hintere Stoßfänger zeigt sich mit seinem großen, unlackierten Bereich recht gut gegen Remppler gewappnet. Vorn ist zwar überall Lack und Chrom zu finden, durch die vielen Einzelteile des Stoßfängers lässt sich dieser im Bedarfsfall aber zumindest punktuell erneuern.

- Seitlich ist die Karosserie fast ungeschützt vor beispielsweise dagegen schlagende Türen. Nur der üppige Schwellerchutz und Leisten an den Türunterkanten schützen eventuell von Lackschäden. 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 hier angebracht.

Der Outlander bietet vier vollwertige Sitze, der ebenfalls als Sitzplatz deklarierte hintere Mittelsitz taugt nur für Kurzstrecken. Gerade im Stadtverkehr sind die stattlichen Maße des SUV gelegentlich hinderlich, vor allem die Breite mit 2,13 Metern (inkl. Spiegeln). Im Falle einer Panne steht ein Notrad zur Verfügung - mit diesem kann man mit niedriger Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt fahren und bleibt so mobil. Die erlaubte Zuladung von 525 Kilogramm (basierend auf dem ermittelten Gewicht des Testwagens) ist ordentlich, von einem SUV der Mittelklasse erwartet man aber etwas mehr.

+ Die Anhängelast von 1.600 Kilogramm gebremst und 735 Kilogramm ungebremst ist gut. Wenn man - einem SUV entsprechend - schwerere Hänger ziehen will, muss man zur Dieselvariante greifen, denn diese bietet gebremst zwei Tonnen erlaubte Zuglast. Sowohl Dach- als auch Stützlast betragen 80 Kilogramm. Schwere E-Bikes können also auch auf der Anhängerkupplung mit auf Reisen gehen.

- Das Notrad ist unter dem Fahrzeugheck befestigt, von wo man es recht beschwerlich ans Tageslicht befördern muss. Ein defektes Rad der Fahrbereifung passt aber nicht in die Halterung, muss nach einer Panne also im Fahrzeuginnenraum mitgenommen werden.

3,0 Sicht

Die Sichtverhältnisse können nur als 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 und auch nicht erhältlich. Abblend- und Fernlicht sind in der getesteten Ausstattungsvariante in überholter Halogenbauweise ausgeführt und leuchten die Fahrbahn ordentlich aus, aktuelle Lichtsysteme können das aber besser. Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind für die Ausstattungslinie Plus nicht erhältlich.

⊕ 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 bespritzt. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

⊖ Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind nicht zu erkennen. Die Rückfahrkamera ist hier Pflicht, um flache Gegenstände oder sogar spielende Kinder nicht zu übersehen. Auch die Rücksicht im Innenspiegel stellt nicht zufrieden. Es ist weder Abbiege- noch Kurvenlicht erhältlich.

2,5 Ein-/Ausstieg

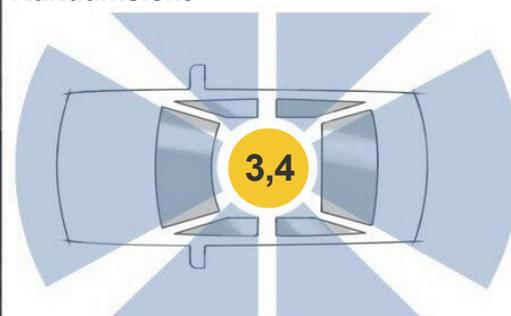
⊕ Der hoch (70 cm über Fahrbahn) montierte Fahrersitz erleichtert das Ein- und Aussteigen. Auf die hintere Sitzreihe gelangt man bequem. Die Türausschnitte sind groß, das Dach ist hoch, nur die Türen dürften etwas weiter aufschwenken. Serienmäßig ist ein schlüsselloses Zugangssystem an Bord. Der "Schlüssel" kann in der Tasche bleiben, man öffnet und verriegelt per Fingertipp. Die Arretierungen der Türen sind kräftig, aber etwas grob gerastet und bieten nur zwei Haltepositionen. 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 überwunden werden. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

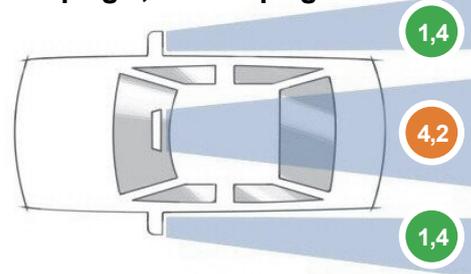


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

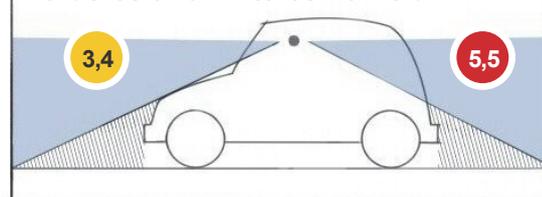
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



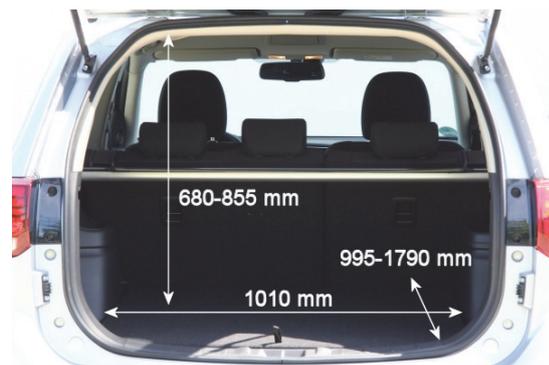
Vorderes und hinteres Nahfeld



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 Fahrzeug erkennt.

1,9 Kofferraum-Volumen*

⊕ Insgesamt erfreut der Outlander mit einem großen Kofferraum. Unerklärlich bleibt, warum die Gepäckraumabdeckung so tief angebracht wurde. Darunter finden nur 395 Liter Gepäck Platz. Entfernt man diese, so kann man bis zum Dach 740 Liter oder 14 handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 905 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Nutzt man das volle Volumen bis zu den Vordersitzen und bis unter das Dach, können 1.680 Liter zugeladen werden. Unter dem Kofferraumboden findet sich noch ein Stauraum von etwa 60 Litern.



Lediglich 395 l Gepäck finden im Kofferraum unter der Abdeckung Platz

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Format des Kofferraums geht in Ordnung. Die Ladekante mit 73 Zentimetern auf klassenüblicher Höhe. Die Stehhöhe unter der geöffneten Heckklappe beträgt knapp 1,85 Meter.

⊕ Die Heckklappe ist leicht zu öffnen. Durch die sehr hohe Ladeöffnung kann der Gepäckraum gut genutzt werden. Beim Ausladen muss keine nennenswerte Ladekante überwunden werden. Durch die relativ geringe Tiefe des Kofferraums erreicht man die Gepäckstücke ohne große Probleme.

⊖ Die Beleuchtung im Kofferraum ist zu schwach ausgelegt - eine Lampe am Dachhimmel stellt, vor allem bei geschlossener Gepäckraumabdeckung, nicht zufrieden.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Sitze der zweiten Reihe können asymmetrisch geteilt geklappt werden. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und ohne großen Kraftaufwand. Um eine ebene Ladefläche zu erhalten, muss man allerdings zunächst umständlich die Sitzflächen nach vorn klappen.

⊕ Für kleine Gegenstände gibt es unter dem Kofferraumboden mehrere Einfächer.

⊖ 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.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Der Outlander lässt sich nach einer gewissen Eingewöhnungszeit gut handhaben. Die Bedienelemente sind logisch aufgebaut und sinnvoll angeordnet. Der Bordcomputer informiert über Füllstände, Verbräuche, Reichweiten etc., wird aber umständlich über eine einzelne Taste bedient, mit der man sich mühsam durch das Menü klicken muss. Die Bedienelemente in den Türen und am Dachhimmel werden nicht beleuchtet, ansonsten findet man auch im Dunkeln alle Schalter gut.



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

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite auf unterschiedliche Fahrerstaturen gut anpassen. Die Pedalerie ist einwandfrei angeordnet, der Platz großzügig. Unter dem Bremspedal fehlt aber ein Schutz, der das Hängenbleiben mit der Schuhsohle verhindert. Gestartet wird per Taste, die vom Lenkrad verdeckt ist, aber dank Beleuchtung auch im Dunklen gut zu finden ist. Das Abblendlicht wird 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 - der aktuelle Umluftstatus ist aber nur im Bildschirmmenü ersichtlich. Der etwas über sechs Zoll große Touchscreen des Infotainmentsystems (Serie) ist in optimaler Höhe platziert. Die Menüführung ist nicht durchgängig logisch aufgebaut, das ganze System arbeitet manchmal aber träge. Das serienmäßige Soundsystem bietet satte Bässe, die Höhen könnten bei größeren Lautstärken aber klarer sein. Die manuelle Einstellung der Vordersitze funktioniert einwandfrei. Im Innenraum sind ausreichend Ablagen und Stauräume vorhanden, das Handschuhfach ist mit einem Zwischenboden versehen. Die übersichtliche Darstellung der Instrumente sorgt für eine sehr gute Ablesbarkeit, Kühlmitteltemperatur und Kraftstoffvorrat werden digital per hochauflösendem Farbbalken dargestellt. Die Außenspiegel können elektrisch angeklappt werden (Serie). Die Türen und Klappen werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht verschlossen sind. Auf langen Reisen entlastet der Tempomat, der serienmäßig auch eine Limiterfunktion bietet.

- Einige Tasten werden vom Lenkrad verdeckt. 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.

2,4 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen sitzen Personen bis fast 1,90 Meter mit genug Beinfreiheit - die Kopffreiheit würde für über 2,10 Meter große Insassen ausreichen. Das subjektive Raumempfinden ist durch die großen Fensterflächen und die großzügige Innenbreite gut.

1,6 Raumangebot hinten*

+ In der zweiten Reihe haben Personen bis knapp 1,95 Meter genug Kopffreiheit. Ist der Vordersitz auf eine Körpergröße von 1,85 Meter eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten sogar für Menschen über zwei Meter Körpergröße. Auch hier ist die Innenbreite groß und das Raumgefühl angenehm.



Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Lehnenneigung der Rücksitzbank lässt sich einstellen. Eine dritte Sitzreihe ist nur für das Dieselmotorenmodell vorgesehen, dort aber serienmäßig verbaut.

2,7

KOMFORT

2,6

Federung

Zum Modelljahr 2016 wurde nicht nur das Exterieur, sondern auch das Fahrwerk überarbeitet. Es ist jetzt komfortabler als zuvor und bietet in Verbindung mit der beim Testwagen montierten Reifengröße gerade bei einzelnen Hindernissen wie bei Gullideckeln und auch Querfugen einen guten Komfort. Fahrbahnwellen werden ebenfalls ordentlich verarbeitet, wenn der Wagen auch auf langen etwas nachschwingt und kurze Wellen nicht gänzlich wegfedern kann. Beladen nimmt die Tendenz zum Nachschwingen zu. Bei zügigeren Fahrmanövern zeigen deutliche Wank- und vor allem Nickbewegungen an, dass sportlicher Ehrgeiz in diesem Fahrzeug fehl am Platz ist. Kopfsteinpflaster dringt wenig zu den Fahrzeuginsassen durch, das Ansprechverhalten bei langsamen Geschwindigkeiten ist gut.

2,6

Sitze

Die Kontur von Lehnen und Sitzflächen vorn ist zufriedenstellend, man sitzt auf den nicht allzu langen Sitzen recht bequem, wozu auch die angenehme Polsterung beiträgt. Seitenhalt bieten die nur leicht ausgeformten Sitzwangen aber nur bis hin zu überschaubaren Kurvengeschwindigkeiten. Die Sitzposition vorn links ist gut, die meisten Fahrerstaturen finden eine angenehme Einstellung, die Fußstütze ist allerdings recht schmal geraten und das rechte Knie liegt an hartem Kunststoff an. Insgesamt passt die Bestuhlung zum eher komfortorientierten Charakter des Fahrzeugs.

- ⊕ Die Lehnenhöhen vorn und hinten reichen auch für größere Personen aus. Auch die hinteren Sitzplätze sind bequem gepolstert, darüber hinaus ist die Lehnenneigung einstellbar und der Kniewinkel langstreckentauglich.
- ⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Stoffbezüge sind wenig atmungsaktiv, deshalb kommt man bei sommerlichen Temperaturen leicht ins Schwitzen.

2,4

Innengeräusch

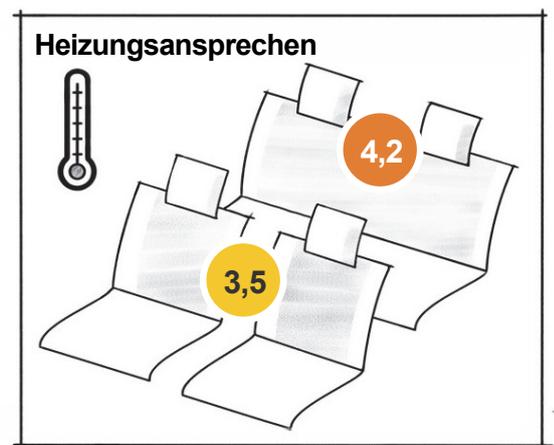
Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt 68,2 dB (A). Der Motor wäre eigentlich nicht übermäßig laut. Durch den fehlenden sechsten Gang ist aber besonders auf Autobahnetappen das Drehzahlniveau recht hoch, was ein auf Dauer nerviges Dröhnen nach sich zieht. Geräusche aus dem Fahrwerksbereich werden kaum wahrgenommen. Windgeräusche treten mit höheren Geschwindigkeiten recht deutlich auf, bleiben aber im Rahmen.

3,0

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 in vorgegebenen Stufen vorgenommen werden.

- ⊕ Die Umluftfunktion wird automatisch per Sensor gesteuert.



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

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Der zwei Liter große Vierzylinder mit 150 PS sorgt für zufriedenstellende Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment beträgt bescheidene 195 Nm, die bei saugmotortypisch hohen 4.100 Umdrehungen anliegen. Der einzige für den Outlander erhältliche Benzinmotor zieht den SUV in 10,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h (Herstellerangabe). Mitsubishi gibt eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h an. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen laut Messung zufriedenstellende 6,1 Sekunden (gemessen im zweiten und dritten Gang). Ausreichend sind die Werte für die Elastizitätsmessung von 60 auf 100 km/h im vierten und fünften Gang. Der Wagen braucht für diese Übungen 11,8 und 16,0 Sekunden. Der Motor wirkt lebendig und scheut auch hohe Drehzahlen nicht, der Sauger ist aber heutigen Turbomotoren in puncto Durchzugskraft klar unterlegen. Um zügig voranzukommen, muss der Vierzylinder hoch gedreht werden.

2,3 Laufkultur

+ An der Laufkultur des Benzinmotors gibt es grundsätzlich wenig auszusetzen. Er läuft weitgehend vibrationsfrei, er brummt kaum und dröhnt wenig.

2,6 Schaltung

Das im Testwagen verbaute Handschaltgetriebe bietet recht präzise geführte Gassen und hakelt beim Schalten nicht. Deshalb sind auch schnellere Schaltvorgänge möglich, die langen Schaltwege stehen dem aber im Weg und lassen kein sportliches Schaltgefühl aufkommen. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet, lässt sich auch bei noch langsam vorwärts rollendem Fahrzeug einlegen, verfügt aber nicht über eine Sperre gegen versehentliches Einlegen. Die Kupplung ist sauber dosierbar, Schaltschläge muss man provozieren.

- + Die Berganfahrhilfe und die Schaltpunktanzeige sind im Alltag nützliche Helfer.
- Das Start/Stopp-System ist verbesserungswürdig: Beim Wiederanlassen springt der Motor verzögert an.

4,0 Getriebeabstufung

- Fährt man mit dem Outlander im höchsten Gang 130 km/h, beträgt die Kurbelwellendrehzahl schon sehr hohe 3.800 Umdrehungen pro Minute. Ein sechster Gang fehlt dem Auto ganz klar, die Abstufungen der Gänge eins bis fünf sind im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h alltagstauglich.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Bei einem Lenkimpuls reagiert das SUV träge, pendelt nur leicht und bleibt fahrstabil. Kritische Fahrzustände werden durch ESP zuverlässig verhindert. Der Geradeauslauf ist ohne Tadel. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Mitsubishi wenig dynamisch, aber sicher. Aufgrund des starken Untersteuerns und der darunter leidenden Lenkgenauigkeit ist er nur mit recht niedriger Geschwindigkeit durch den Parcours steuerbar. Die Traktion ist trotz des Frontantriebs gut - hier macht sich die fehlende Durchzugsstärke des Motors positiv bemerkbar. Auch in zu schnell angegangenen Kurven zeigt sich der Mitsubishi untersteuernd. Lastwechselreaktionen treten nur leicht auf und gefährden die Spurstabilität nicht.

3,4 Lenkung*

Die Lenkung des Outlander kann nicht zufrieden stellen. Um die Mittellage spricht die Lenkung verzögert an, darüber hinaus setzen die Achsen den Lenkbefehl stark verzögert um. Gefühl bietet die Lenkung kaum. In der Mittelstellung zeigt sich ein schwammiges Gefühl am Volant, darüber hinaus wirkt die Lenkung, als ob sie festgeklemmt wäre und man sie mit einer gewissen Kraft losbrechen müsste. Hat man dies hinter sich und lenkt mit größeren Lenkwinkeln, ist die Lenkkraft auf einem recht niedrigen Niveau und man erhält kaum Rückmeldung. Das Lenkgetriebe ist nicht besonders direkt ausgelegt: Von Anschlag zu Anschlag sind fast dreieinhalb Lenkradumdrehungen nötig. Der Wendekreis von 11,6 Metern ist in dieser Klasse durchschnittlich.

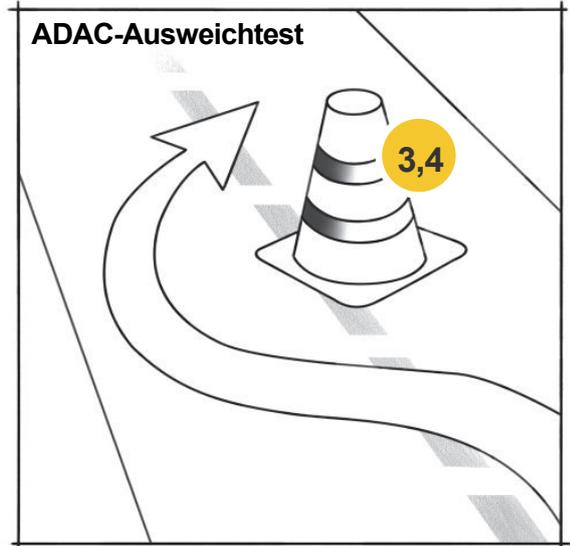
- + Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- Im Alltag besonders nervig ist die Eigenart der Lenkung, nicht von alleine zurück zu stellen. Das Lenkrad bleibt auch bei großen Lenkwinkeln von alleine stehen, sodass man manche Landstraßenkurven freihändig durchfahren könnte.

4,0 Bremse

Die Spurtreue des Fahrzeugs bei Bremsungen in der Kurve ist zufriedenstellend: Zwar wird das Heck etwas leicht, das ESP sorgt aber in letzter Instanz für eine zuverlässige Spurtreue.

- Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 42,2 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Yokohama Geolandar G033 der Größe 215/70R16 100H). Dieser ungeheuerlich lange Bremsweg ist heutzutage in keiner Weise vertretbar und ein echter Mangel an Fahrzeugsicherheit. Mitsubishi sollte hier schnellstens für Abhilfe sorgen. Dass die Bremse auch bei wiederholter Belastung nicht nachlässt und eine vernünftige Dosierbarkeit an den Tag legt, ist vor dem Hintergrund der schlechten Messwerte nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

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.

2,0

SICHERHEIT

2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ ESP, Bremsassistent und Reifendruckkontrollsystem sind - wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben - im Outlander serienmäßig an Bord. Bei einer Notbremsung aktiviert sich automatisch die Warnblinkanlage. Der Motor kann nur angelassen werden, wenn keine Fahrstufe eingelegt ist, wodurch ein versehentliches Anfahren vermieden wird. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Reisegeschwindigkeit begrenzen kann. Die LED-Rückleuchten sprechen deutlich schneller an als Glühlampen und ermöglichen dem nachfolgenden Verkehr damit, schneller zu reagieren.
- ⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so kann mit dem Blinker keine Fahrtrichtungsanzeige vorgenommen werden, was vor allem beim Abschleppen unpraktisch ist. Das aufpreispflichtige Fahrassistentenpaket mit sinnvollen Extras wie Spurhalteassistent, adaptiver Geschwindigkeitsregelung und Notbremsassistent ist nur für die Dieselsonversion in Verbindung mit Automatikgetriebe und Allradantrieb erhältlich - eine absurde Aufpreispolitik.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der Outlander sehr gut ab und erreicht insgesamt die vollen fünf Sterne. Beim Insassenschutz bekommt das SUV 94 Prozent der möglichen Punkte (Stand 11/2012). Die Kopfstützen reichen für Personen bis knapp 1,95 Meter 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 knapp 1,65 Meter geeignet. Für Warndreieck und Verbandmaterial gibt es zwar Halter hinter einer Klappe, diese ist aber unbeschriftet, wodurch sie im Notfall nicht so leicht gefunden wird.

2,1

Kindersicherheit

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Outlander im Bereich Kindersicherheit 83 Prozent der möglichen Punkten - ein sehr gutes Ergebnis (Stand 11/2012). Auf den Außensitzen der zweiten Sitzreihe können alle gängigen Kinderrückhaltesysteme sicher und leicht befestigt werden. Hier ist auch das Isofix-System samt Ankerhaken vorhanden. Auch der Beifahrersitz und der Gurt dort ist sehr gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet - Isofix-Halterungen findet man hier aber nicht. 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. Zumindest kann man vom Fahrerplatz aus die hinteren Fensterheber deaktivieren. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden leicht deaktiviert werden.

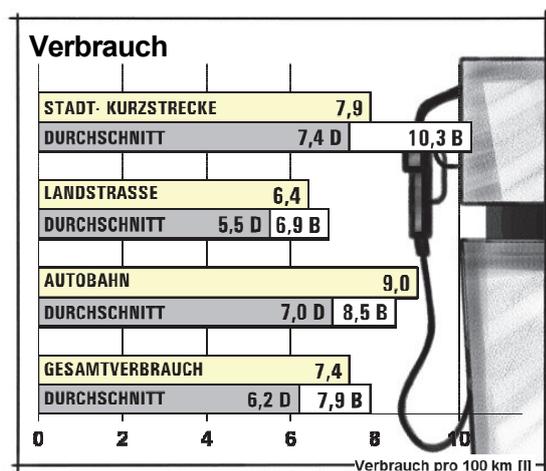
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Mitsubishi für den Fußgängerschutz 64 Prozent der möglichen Punkte (Stand 11/2012). Mit diesem Ergebnis kann sich das hohe SUV sehen lassen. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube bieten aber noch Verbesserungspotential.

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂*

Der beim ADAC EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch von 7,4 l/100 km ist für ein Mittelklassefahrzeug hoch, was natürlich auch an der SUV-Karosserie liegt. Der Motor ist aber grundsätzlich nicht auf dem neusten Stand der Technik und verfügt zum Beispiel nicht über eine Direkteinspritzung. Im Detail zeigt sich bei den Verbrauchswerten zusätzlich, dass der fehlende sechste Gang ebenfalls ursächlich für den enttäuschenden Durchschnittsverbrauch ist. Konsumiert der Japaner innerorts und auf der Landstraße noch vergleichsweise wenig Superbenzin (7,9 bzw. 6,4 l/100 km), steigt der Verbrauch auf der Autobahn durch das hohe Drehzahlniveau im fünften Gang stark an - hier braucht der Outlander 9,0 Liter auf 100 Kilometer. Mit einer CO₂-Bilanz von 202 g/km erhält das Fahrzeug 22 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Die Eco-Taste auf dem Armaturenbrett reduziert auf Wunsch die Leistung des Motors und der Klimaanlage und soll so zusätzliches Spritsparpotential bieten.



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

2,6 Schadstoffe

Im anspruchsvollen ADAC EcoTest sind die CO- und Partikelemissionen des Benziners erhöht, deshalb kommt er nicht über 34 von 50 möglichen Punkten hinaus. Zusammen mit den 22 Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Outlander auf 56 Punkte und erhält so drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,0 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Aufgrund des erhöhten Verbrauchs im Fahrzyklus und dem im Vergleich zum Dieselmotor höheren Benzinpreisen ist die Bewertung der Betriebskosten schlecht.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ Mitsubishi gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 Kilometer. Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf relativ niedrigem Niveau.

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

4,4 Wertstabilität*

- Dem Outlander mit dem Benzinmotor und Frontantrieb wird für den Berechnungszeitraum von vier Jahren und 15.000 Kilometern pro Jahr ein schlechter Restwertverlauf vorhergesagt.

2,3 Kosten für Anschaffung*

+ Für ein SUV der Mittelklasse ist ein Grundpreis von 27.690 Euro recht niedrig (Ausstattungsvariante Plus - die mittlere von dreien). In der Aufpreisliste des Benziners steht nur die Metallic-Lackierung und das stufenlose Automatikgetriebe, das stets mit Allradantrieb kombiniert wird. Serienmäßig sind unter anderem Lederlenkrad und -schaltknopf, die Heckkamera und die Berganfahrhilfe.

- Nützliche Assistenzsysteme wie ein Spurhalteassistent, ein adaptiver Geschwindigkeitsregler oder ein Notbremsassistent sind für die getestete Antriebvariante nicht erhältlich. Man muss das Dieselmodell in der Ausstattung Plus mit dem optionalen Allradantrieb und dem ebenfalls aufpreispflichtigen Automatikgetriebe kombinieren - erst dann kann man für zusätzlichen Aufpreis das Fahrassistentpaket mit den genannten Assistenzsystemen dazu kaufen. Ein Navigationssystem ist gar erst in der höchsten Ausstattungslinie Top enthalten, für die niedrigeren nicht erhältlich.

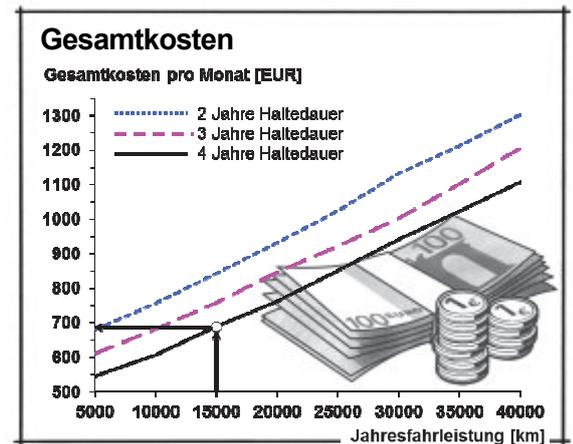
3,8 Fixkosten*

Die nicht allzu hohe Kfz-Steuer rettet den Outlander vor einer deutlich schlechteren Beurteilung. Für diese werden jährlich 160 Euro fällig.

- Die Versicherungsklassen kommen dem Fahrzeughalter sehr teuer zu stehen (KH: 20/VK: 23/TK: 24).

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

+ Insgesamt fallen die gesamten monatlichen Unterhaltskosten überschaubar aus. Vor allem der durch den günstigen Kaufpreis absolut gesehen vergleichsweise niedrige Wertverlust sorgt für die noch gute Bewertung. Auch die Reifenkosten sind recht niedrig, das serienmäßige Format ist günstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 689 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 ClearTec 2WD	2.2 DI-D ClearTec Plus 2WD	Plug-In Hybrid 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/2268	4/1998
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	110 (150)	149 (203)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	195/4100	380/1750	332/n.b.
0-100 km/h[s]	10,6	10,0	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	200	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7 S	5,1 D	1,8 S
CO2 [g/km]	155	134	42
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/23/24	17/25/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	160	296	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	644	698	718
Preis [Euro]	23.990	31.490	39.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1998 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	195 Nm
bei	4100 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/70R16
Reifengröße (Testwagen)	215/70R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/6,4/9,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	155 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	202 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4695/1810/1680 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	735 kg/1600 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	850 km
Garantie	5 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	131 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	125 Euro
Monatlicher Wertverlust	363 Euro
Monatliche Gesamtkosten	689 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/24
Grundpreis	27.690 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (inkl. Allradantrieb)	4.000 Euro
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

INNEN

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

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	620 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen