

 **Plug-in-Hybrid
(Otto/Elektro)**
 **63.340 €**
 **225 kW/306 PS**
 **639 km**
 **14,1 kWh + 5,4 l
pro 100 km**



Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-In Hybrid Diamant Top Luxury-Paket

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Nach rund dreijähriger Pause ist der Mitsubishi Outlander seit 2025 wieder auf dem deutschen Markt vertreten. Die vierte Generation wird hierzulande ausschließlich als Plug-in-Hybrid angeboten und tritt im Gegensatz zu mehreren anderen aktuellen Mitsubishi-Modellen als eigenständige Entwicklung an. Mit einem Preis von rund 62.000 Euro ist der Japaner in der getesteten Topausführung selbstbewusst eingepreist. Dafür fällt die Serienausstattung sehr umfangreich aus. Auch die großzügige Fahrzeuggarantie von bis zu acht Jahren spricht für den Mitsubishi. Im Innenraum überzeugt das SUV mit einer wertigen Einrichtung und sorgfältiger Verarbeitung. Für die Insassen und deren Gepäck steht reichlich Platz zur Verfügung. Die Bedienung gelingt dank der zahlreichen Tasten und der separaten Klimabedieneinheit recht gut. Negativ fiel uns allerdings die umständliche Deaktivierung der Fahrerüberwachung auf, die nach jedem Neustart mehrere Bedienschritte erfordert und damit zur Nervenprobe wird. Der Plug-in-Hybrid verbindet einen Benziner mit zwei Elektromotoren und bietet dadurch einen elektrischen Allradantrieb. Die Systemleistung von 306 PS sorgt für flotte Fahrleistungen. Selbst im Elektromodus beschleunigt der Outlander außergewöhnlich kräftig. Dem steht allerdings ein deutlich zu hoher Strom- und Benzinverbrauch gegenüber. Auch beim Laden zeigt der Japaner Schwächen: Die AC-Ladeleistung beträgt lediglich 3,6 kW, sodass eine Vollladung an der Wallbox knapp sieben Stunden dauert. Der zusätzliche CHAdeMO-Anschluss ist wegen der geringen Verbreitung entsprechender Schnellladesäulen hierzulande nur sehr eingeschränkt nutzbar. Das Fahrwerk kann ebenfalls nur teilweise überzeugen: Die recht weich abgestimmte Federung sorgt zwar für einen ordentlichen Komfort, dem steht jedoch eine unterdurchschnittliche Fahrstabilität gegenüber. Insgesamt hinterlässt der neue Outlander damit einen etwas zwiespaltigen Eindruck und kommt auf eine Gesamtnote von 2,7.

- ✓ **gutes Platzangebot, flotte Fahrleistungen, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Fahrzeuggarantie**
- ✗ **sehr hoher Verbrauch, geringe AC-Ladeleistung und schlecht nutzbarer ChaDeMo-Anschluss, unterdurchschnittliche Fahrstabilität, Fahrerüberwachung umständlich zu deaktivieren**

ADAC Urteil

2,7 Autotest
3,6 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,4 Familie
4,2 Stadtverkehr
2,5 Senioren
2,6 Langstrecke
2,3 Transport
2,9 Fahrspaß
3,2 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Hyundai Santa Fe, Mazda CX-60, Peugeot 5008, Toyota RAV4, VW Tayron



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie	03	2,7 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	10
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,3 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,5 Innenraum	06		
Bedienung	06	5,0 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08	3,6 Autokosten	12
		Monatliche Gesamtkosten	12
2,2 Komfort	08	Fahrzeugdaten	13
Federung	08		
Sitze	08	Bilder	14
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08		
1,2 Antrieb	09		
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

Notenskala

■ sehr gut 0,6 - 1,5
 ■ gut 1,6 - 2,5
 ■ befriedigend 2,6 - 3,5
 ■ ausreichend 3,6 - 4,5
 ■ mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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.

2,4 Karosserie

2,4 Verarbeitung

✓ Die Verarbeitung von Karosserie und Kofferraum des Mitsubishi Outlander fällt insgesamt gut aus. Die Türen schließen mit einem satten Geräusch und vermitteln dadurch einen soliden Eindruck. Negativ gilt es zu vermerken, dass im Gepäckraum an den Seiten überwiegend kratzempfindliche Kunststoffverkleidungen verbaut sind und die Türrahmen ohne Verkleidung auskommen, was vor allem bei hellen oder farbigen Lackierungen ins Auge fällt.

Auch im Innenraum zeigt sich der Outlander sorgfältig verarbeitet. Die Bauteile sind überwiegend passgenau und solide montiert. Lediglich der beim Auflegen der Hand knarrende Touchscreen, schlecht entgratete Kunststoffkanten an den Sonnenblenden und den Ablagefächern sowie sichtbare Schrauben an den Türen schmälern den Qualitätseindruck etwas. Die Materialqualität des Interieurs bewegt sich auf einem für die Fahrzeugklasse guten Niveau. Der obere Bereich der Instrumententafel sowie Teile der Türverkleidungen sind weich ausgeführt und wirken wertig. In den unteren Bereichen dominiert dagegen harter Kunststoff. Das Luxury-Paket wertet den Innenraum durch die hochwertige Lederausstattung sichtbar auf.

Der Unterboden ist mit Ausnahme des mittleren Bereichs zwischen den Achsen sowie hinter der Hinterachse verkleidet.

✗ Mitsubishi verzichtet auf eine Gasdruckfeder, mit deren Hilfe sich die schwere Motorhaube einfacher öffnen ließe und man auf das umständliche Einfädeln des Haltestabs verzichten könnte.

2,9 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen Mitsubishi Outlander mit fünf Sitzplätzen entspricht den Erwartungen an ein großes Mittelklasse-SUV. Auch die Transportqualitäten des Japaners können sich sehen lassen. Die mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 517 kg. Angesichts der stattlichen Abmessungen und des hohen Fahrzeuggewichts ist das ein ordentlicher, aber nicht außergewöhnlich guter Wert. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten von bis zu 80 kg transportiert werden – für eine Dachbox oder mehrere Fahrräder reicht das in der Regel aus.

Mit der optionalen Anhängerkupplung darf der Outlander gebremste Anhänger mit einem Gewicht von bis zu 1,6 t ziehen, was für ein mehr als 300 PS starkes Allrad-SUV recht bescheiden ist. Für ungebremste Anhänger gilt das übliche Limit von 750 kg. Die Stützlast beträgt 80 kg und reicht damit auch für einen Fahrradträger samt zwei schweren E-Bikes aus.

Die 22,7 kWh große Hochvoltbatterie ermöglicht dem Outlander Plug-in-Hybrid im ADAC Autotest eine elektrische Reichweite von 70 km. Im Alltag hängt der tatsächlich erreichbare Wert stark von Außentemperatur, Fahrweise und Streckenpro-

fil ab. Für viele Berufspendler und alltägliche Kurzstrecken reicht die elektrische Reichweite dennoch aus, um einen großen Teil der Fahrten ohne Einsatz des Benzinmotors zurückzulegen. Mit entladener Antriebsbatterie setzt der Outlander seine Fahrt als Vollhybrid fort. Mit dem 53 l großen Kraftstofftank kommt der Outlander auf Basis des hohen Testverbrauchs von 9,3 l/100 km vergleichsweise bescheidene 569 km weit.

✗ Mit einer Länge von 4,72 m und einer Breite von 2,15 m inklusive der Außenspiegel beansprucht der Mitsubishi Outlander viel Verkehrsfläche und erweist sich damit vor allem im Stadtverkehr als recht unhandlich. Auch der Wendekreis fällt mit 11,6 m nicht gerade klein aus.

Die maximale Ladeleistung an Wechselstrom fällt mit lediglich 3,6 kW (einphasig, 16 A) gering aus. An einer Wallbox dauert eine vollständige Ladung deshalb etwa sechseinhalb Stunden. Damit lädt der Mitsubishi deutlich langsamer als viele aktuelle Plug-in-Hybride, die meist mit bis zu 11 kW laden können. Kurios: Mitsubishi verbaut im Outlander anstelle des gängigen CCS-Schnellladeanschlusses einen CHAdeMO-Anschluss, der aufgrund der zunehmend geringen Verbreitung von CHAdeMO-Ladesäulen in Europa allerdings nur einen begrenzten Mehrwert bietet. Einziger Ausweg ist da ein entsprechender Adapter, mit dessen Hilfe man auch an einer Gleichstrom-Schnellladesäule mit bis zu 50 kW innerhalb von 32 Minuten von 0 auf 80 Prozent laden kann. Allerdings schlägt dieser mit rund 1.000 Euro zu Buche. Der Ladeanschluss befindet sich gut zugänglich am hinteren rechten Kotflügel. Eine Kontrollleuchte informiert über den aktuellen Ladestatus. Das Typ-2-Ladekabel gehört zum Lieferumfang, muss mangels eines separaten Staufachs jedoch im Gepäckraum untergebracht werden.

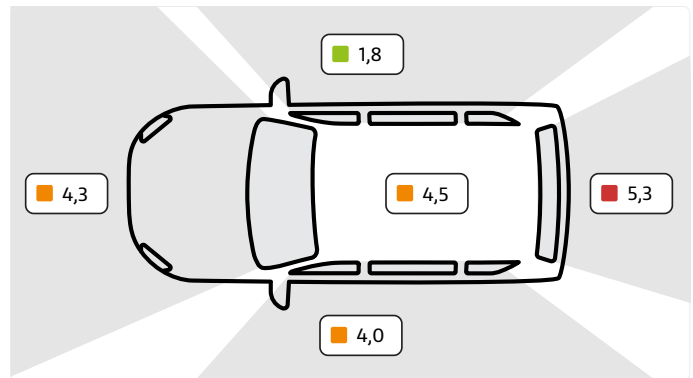
Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparaturset mit Dichtmittel und Kompressor zur Verfügung. Ein Not- oder Reserverad wird nicht angeboten. Größere Reifenschäden lassen sich damit nicht beheben, sodass im Ernstfall der Pannendienst erforderlich ist. Einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen des Tanks mit dem falschen Kraftstoff verhindert, bietet der Outlander nicht.

3,0 Licht und Sicht

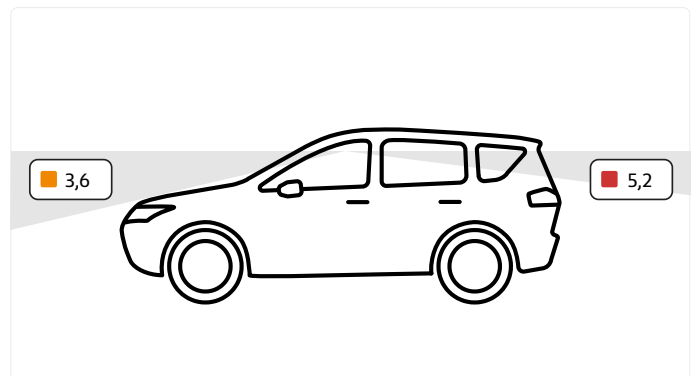
Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der Motorhaube ist vom Fahrerplatz aus nicht vollständig einsehbar, lässt sich aufgrund der kantigen Karosserieform aber recht gut abschätzen. Auch das steil abfallende Heck erleichtert die Orientierung beim Rangieren, wenngleich die Heckscheibe des großen SUV weit vom Fahrer entfernt ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat man den umliegenden Verkehr gut im Blick. Die Rundumsicht wird jedoch durch die breiten hinteren Dachsäulen und die äußeren Fondkopfstützen beeinträchtigt, die sehr groß sind und sich nicht versenken lassen. Hindernisse unmittelbar vor dem Fahrzeug lassen sich noch vergleichsweise gut erkennen, nach hinten fällt die Sicht

deutlich schlechter aus. Einparkensensoren rundum und das 360-Grad-Kamerasystem erleichtern das Manövrieren. Die frei liegende Rückfahrkamera verschmutzt rasch und besitzt keine Waschküse. Der digitale Innenspiegel ist Fluch und Segen zugleich. Auf der einen Seite behindert das oben an der Innenseite der Heckscheibe angebrachte Kameragehäuse die Sicht durch die Scheibe. Zudem erfordert der Wechsel zwischen dem digitalen Spiegelbild im Nahbereich und dem weiter entfernten Verkehr eine ständige Anpassung der Augen (Akkommodation), was auf Dauer ermüdend wirken kann. Die zweidimensionale Darstellung erschwert darüber hinaus die Einschätzung des Abstands nachfolgender Fahrzeuge. Andererseits ermöglicht der digitale Innenspiegel auch bei dachhoher Beladung eine gute Sicht auf den rückwärtigen Verkehrsraum. Bei Bedarf lässt er sich mühelos auf die konventionelle Spiegelfunktion umschalten. Die Außenspiegel sind beheizbar, blenden jedoch nicht automatisch ab. Auch asphärische Bereiche, die das seitliche Sichtfeld erweitern und den toten Winkel verkleinern könnten, fehlen.

Der Outlander ist mit LED-Scheinwerfern samt automatischer Leuchtweitenregulierung und dynamischem Fernlichtassistenten ausgestattet. Ein Kurven- oder Abbiegelicht bietet das Lichtsystem allerdings nicht. Positiv: Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die die eigene Sicht verbessert und die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer reduzieren kann, ist bis auf das Basismodell stets an Bord. Die Fahrbahnausleuchtung bei Dunkelheit geht in Ordnung. Der Lichtkegel ist erfreulich breit, dürfte aber homogener und etwas heller sein.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Ein-/Ausstieg

✓ Die erhöhte Sitzposition (rund 61 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) ermöglicht den vorderen Insassen einen bequemen Ein- und Ausstieg. Die großzügig bemessenen Türöffnungen erleichtern den Zustieg zusätzlich, allerdings müssen die vergleichsweise hohen Schweller überwunden werden. Praktisch ist der serienmäßige Komfoteinstieg für den Fahrersitz, der diesen automatisch in Längsrichtung verfährt und damit den Einstiegsbereich vergrößert. Auch der Zustieg in die zweite Reihe gelingt dank der großen Türen sowie der recht hoch platzierten Rückbank komfortabel. Der Mitteltunnel fällt im Fond nur niedrig aus, sodass sich der Sitzplatzwechsel innerhalb der zweiten Reihe vergleichsweise einfach gestaltet. Die Türen öffnen weit und werden auch an Steigungen zuverlässig offengehalten, allerdings rasten sie vorn lediglich an zwei Positionen (hinten an drei) ein. Haltegriffe am Dachhimmel stehen über den äußeren Sitzplätzen zur Verfügung.

Die Ver- und Entriegelung gelingt dank des serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystems unkompliziert. Die konventionellen Bügeltürgriffe lassen sich gut greifen und erweisen sich im Alltag als praktisch. Die Sensoren für den schlüssellosen Zugang befinden sich allerdings nur an den vorderen Türen. Wer zunächst Gepäck im Fond verstauen möchte, muss den Outlander daher über einen der vorderen Türgriffe entriegeln. Die Außenspiegel klappen beim Verriegeln automatisch an und beim Entriegeln wieder aus. Die inneren Türöffner sind dagegen nicht beleuchtet, aufgrund ihrer gut erreichbaren Position jedoch auch nachts schnell zu finden.



Die Rundumsicht lässt insbesondere beim Blick nach hinten zu wünschen übrig. Störend sind dabei die großflächigen und nicht versenkbaren Fondkopfstützen.

✗ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage lässt sich eine Fahrtrichtungsänderung nicht zusätzlich durch den Blinker anzeigen. Das ist beispielsweise hinderlich, wenn man beim Auffahren auf ein Stauende gleichzeitig die Fahrspur wechseln möchte.

Der Outlander besitzt eine Umfeldbeleuchtung, die bei Dunkelheit die Orientierung rund um das Fahrzeug erleichtert. Allerdings befinden sich die Leuchten nicht am Außenspiegel, sondern an der Unterseite der Vordertüren und erfüllen dadurch lediglich bei geöffneter Tür ihren Zweck.

1,7 Kofferraum-Volumen

✓ Der Mitsubishi Outlander punktet mit einem großen und gut nutzbaren Kofferraum. Unterhalb der Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 490 l. Wird der Stauraum hinter der Rücksitzbank bis zum Dach genutzt, erhöht sich das Volumen auf 675 l; alternativ lassen sich bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Unter dem Kofferraumboden steht ein zusätzliches Fach mit 35 l Volumen zur Verfügung.

Bei umgeklappter Rücksitzlehne erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante auf 900 l. Nutzt man den gesamten Stauraum bis unters Dach, finden maximal 1.425 l Platz.



Der Kofferraum bietet viel Platz und lässt sich gut nutzen – 490 bis maximal 1.425 l passen hinein.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

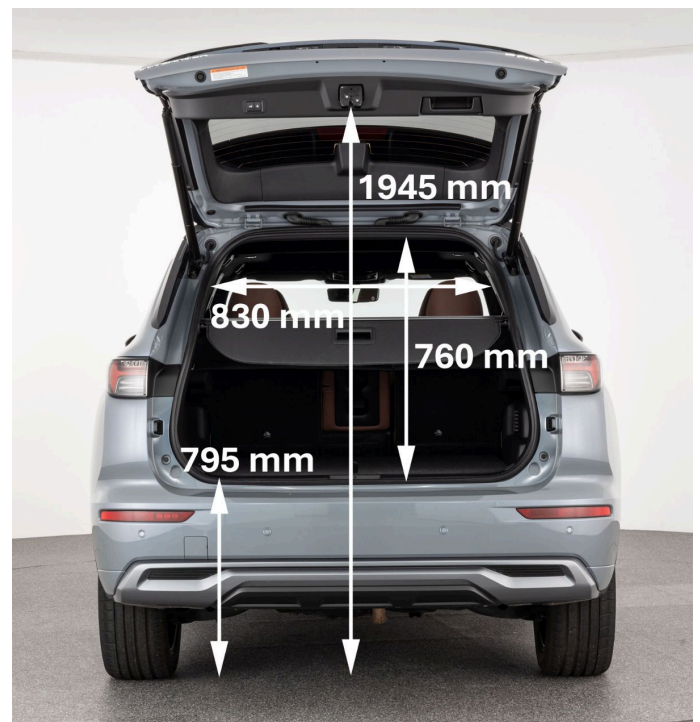
✓ Der Kofferraum bietet einen guten Nutzwert, was man von einem SUV dieser Größe auch erwarten darf. Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch und lässt sich über eine Taste an der Klappe, im Innenraum oder auf dem Fahrzeugschlüssel bedienen. Zudem lässt sich die Klappe auch per Fußschwenk unter die Heckschürze betätigen. Praktisch ist die zusätzliche Taste auf der Innenseite: Betätigt man diese, schließt die Heckklappe und anschließend wird das Fahrzeug verriegelt. Die Öffnungshöhe kann individuell begrenzt werden, was sich insbesondere in niedrigen Garagen als praktisch erweist. Die Ladekante fällt angenehm niedrig aus, zudem befindet sie sich auf dem Niveau der Ladefläche – beides erleichtert das Be- und Entladen erheblich. Dank der großzügig dimensionierten und gut zugänglichen Laderaumöffnung ist der Gepäckraum gut nutzbar. Das Gepäckraumrollo beeinträchtigt

im ausgezogenen Zustand allerdings den Zugang und muss zunächst zurückgeschoben werden. Ebenfalls unpraktisch: Es lässt sich nach dem Ausbau nicht unter dem Ladeboden verstauen.

Werden die Rücksitzlehnen umgeklappt, entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche. Die Heckklappe schwingt mit einer Stehhöhe von 1,95 m ausreichend weit auf.

Statt des üblichen 12-V-Anschlusses bietet der Outlander sogar eine Schuko-Steckdose im Gepäckabteil.

✗ Die Gepäckraumbeleuchtung fällt mit lediglich einer LED an der Seite für den großen Kofferraum eher dürftig aus.



Die Ladeöffnung ist groß, die Ladekante liegt mit 80 cm aber sehr hoch.

2,1 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt umklappbar. Die einzelnen Lehnenteile lassen sich sowohl direkt an der Sitzlehne als auch vom Kofferraum aus entriegeln und ohne großen Kraftaufwand nach vorn klappen – automatisch geschieht dies allerdings nicht.

Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil zeigen Licht und Schatten. Unter dem Ladeboden steht ein zusätzlicher, rund 35 l großer Stauraum zur Verfügung, in dem sich unter anderem das Ladekabel und kleinere Utensilien unterbringen lassen. Seitliche Ablagefächer sind dagegen nicht vorhanden. Praktische Taschenhaken und Verzurrösen erleichtern die Sicherung kleinerer Gepäckstücke.

2,5 Innenraum

2,6 Bedienung

Die im Alltag häufig genutzten Funktionen lassen sich dank des übersichtlich gestalteten Cockpits weitgehend problemlos bedienen. Die Fahrstufe wird über einen kompakten elektronischen Wählhebel auf der Mittelkonsole ausgewählt, der gut zur Hand liegt. Dahinter befindet sich ein großer Drehregler zur Wahl der Fahr- und Allradprogramme. Die meisten Schalter sind ausreichend groß, verständlich gekennzeichnet und sinnvoll angeordnet. Einige Tasten links unterhalb des Lenkrads liegen allerdings ebenso wie der Startknopf außerhalb des direkten Sichtfelds und werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Bedienelemente der elektrischen Sitzverstellung sind gut erreichbar und intuitiv zu bedienen, gleiches gilt für die Spiegelversteller in der Fahrertür. Die Anpassung des Lenkrads erfolgt manuell, aber ebenfalls problemlos.

Zahlreiche Fahrzeug- und Infotainmentfunktionen werden über den freistehenden 12,3-Zoll-Touchscreen gesteuert. Das Display ist hoch platziert sowie gut erreichbar und bietet eine weitgehend übersichtliche Menüstruktur. Nissan-Fahrern dürfte die Menüstruktur sowie die Optik von Zentraldisplay und Kombiinstrument bekannt vorkommen – beides hat Mitsubishi weitgehend vom japanischen Allianz-Partner übernommen. Leider damit aber auch die Unsitte, dass viele der Einstellungen umständlich mithilfe der Lenkradtasten über das Kombiinstrument vorgenommen werden. Erschwerend kommt hinzu, dass einige Begriffe schwer zu verstehen oder ungünstig abgekürzt werden. Die Einstellungen des Elektroantriebs wiederum erfolgen über den Touchscreen – das ist nicht kongruent. Positiv ist, dass Mitsubishi weiterhin zahlreiche physische Tasten und Drehregler verbaut. Unterhalb des Bildschirms befinden sich unter anderem ein Lautstärkeregler sowie Direktwahltasten für wichtige Funktionen wie die Kameraansicht. Das eben-

falls 12,3 Zoll große digitale Kombiinstrument stellt die wichtigsten Fahrinformationen übersichtlich dar und ist bei Tag und Nacht einwandfrei ablesbar. Die Anzeigen umfassen form-schöne und sehr gut ablesbare digitale Rundinstrumente – hierfür verdient der Outlander ein Extralob.

Die separate Klimabedieneinheit ist unterhalb der mittleren Luftausströmer angeordnet. Die gewünschte Innentemperatur lässt sich über zwei gut greifbare Drehregler einstellen. Weitere Klimafunktionen werden über dazwischenliegende Tasten bedient. Auch Sitz- und Lenkradheizung sowie die Sitzbelüftung sind direkt erreichbar. Die Bedienung gelingt insgesamt recht intuitiv, die tief liegende Position erfordert jedoch eine deutlichere Blickabwendung von der Straße. Häufig benötigte Fahrassistentenfunktionen lassen sich teilweise über die Lenkradtasten bedienen; für weitere Einstellungen ist der Weg über das Zentraldisplay oder die links unterhalb des Lenkrads angeordneten Schalter erforderlich. Insgesamt bietet der Outlander eine gelungene Mischung aus klassischer Tastenbedienung und modernen Bildschirmfunktionen.

✗ Die Sprachsteuerung funktioniert unzureichend und ist damit keine hilfreiche Unterstützung bei der Fahrzeugbedienung. Während sich der Geschwindigkeitswarner durch eine konfigurierbare Einstellung der Assistenzsysteme ohne großen Aufwand ausschalten lässt, gestaltet sich dies für den übereifrigen Aufmerksamkeitsassistenten als sehr umständlich und eine bei jedem Fahrzeugstart wiederkehrende Nervenbelastung: Sage und schreibe fünf Bedienschritte sind hierfür erforderlich. Das Deaktivieren dauert mitunter so lange, dass der Assistent den Fahrer währenddessen zur Aufmerksamkeit ermahnt – so führt sich ein Assistenzsystem leider selbst ad absurdum. Eine heutzutage zunehmende Unsitte, die sich auch im Outlander eingeschlichen hat: Im Fahrzeug findet sich keine Bedienungsanleitung.



Das Cockpit des Mitsubishi Outlander ist übersichtlich gestaltet und punktet mit zahlreichen haptischen Bedienelementen. Verbesserungswürdig ist hingegen, dass viele Fahrzeugeinstellungen umständlich über das Multifunktionslenkrad vorgenommen werden müssen.

2,0 Multimedia

✓ Das Infotainmentangebot des Outlander fällt umfangreich aus. Radio (FM und DAB), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und ein serienmäßiges Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen sind an Bord. Smartphones lassen sich über Apple CarPlay und Android Auto kabellos einbinden. Für mobile Geräte stehen insgesamt vier USB-C-Anschlüsse zur Verfügung, jeweils zwei vorn und im Fond. Zudem besitzt der Mitsubishi eine induktive Ladeschale. Das serienmäßige Yamaha-Premium-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern (inklusive Subwoofer) bietet ein gutes Klangerlebnis. Anstelle des üblichen 12-V-Anschlusses findet man im Fond sowie im Kofferraum jeweils eine 230-V-Steckdose mit 1.500 W. Einen 12-V-Anschluss gibt es hingegen in der ersten Sitzreihe.

Über die Smartphone-App lassen sich verschiedene Fahrzeugfunktionen wie etwa das Verriegeln der Türen oder das Steuern des Ladevorgangs aus der Ferne bedienen.

1,8 Raumangebot vorn

✓ Das Platzangebot vorn fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis zu 1,95 m große Personen ausreichend Bein-

freiheit, während die Kopffreiheit selbst für Insassen bis etwa 2,0 m Körpergröße genügt. Auch die mit 1,46 m recht gute Innenbreite trägt zum guten Raumgefühl bei, das lediglich durch den dunklen Dachhimmel und die wuchtige Mittelkonsole etwas eingeschränkt wird. Das serienmäßige Glasschiebedach bringt zusätzlich Licht in den Innenraum. Die weiße Ambientebeleuchtung rund um den Türgriff fällt für ein Mittelklasse-SUV spärlich aus.

3,0 Raumangebot hinten

✓ In der zweiten Reihe steht den Mitfahrern sehr viel Platz zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit selbst für Insassen bis zu einer Körpergröße von 2,15 m aus. Die Kopffreiheit genügt allerdings lediglich für bis zu 1,80 m große Personen – hier macht sich das bis in den Fond reichende Glasschiebedach negativ bemerkbar. Die Innenbreite fällt mit 1,42 m großzügig aus. Das Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie, den dunklen Dachhimmel und die Nähe des Kopfes zur C-Säule etwas beeinträchtigt. Positiv wirken sich dagegen das optionale Panoramadach und die großen Fensterflächen aus.



Das grundsätzlich gute Platzangebot im Fond wird durch das Glasschiebedach etwas geschmälert, das zu Lasten der Kopffreiheit geht.

2,2 Komfort

2,8 Federung

Der Outlander ist mit einem konventionellen Stahlfederfahrwerk ausgestattet, adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Insgesamt bietet das SUV einen zufriedenstellenden Federungskomfort, kann mit den besten Fahrwerken seiner Klasse jedoch nicht ganz mithalten. Die Abstimmung fällt grundsätzlich komfortorientiert aus, spricht auf kurze Unebenheiten und Fahrbahnkanten innerorts aber mitunter etwas steifbeinig an. Auf Absätzen und kurzen Wellen neigt der Aufbau zudem zum Nachschwingen, was sich teilweise in Nickbewegungen der Insassen bemerkbar macht. Werden größere Federwege benötigt, etwa bei abgesenkten Kanaldeckeln oder Geschwindigkeitsschwellen, überzeugt der Mitsubishi dagegen mit einem guten Schluckvermögen. Auf der Landstraße und der Autobahn spielt die komfortbetonte Auslegung ihre Stärken aus: Der Outlander federt lange Bodenwellen gelassen ab und bietet insgesamt einen guten Langstreckenkomfort.

2,1 Sitze

✓ Fahrer- und Beifahrersitz sind passend konturiert und bieten eine angenehme Unterstützung. Der Seitenhalt fällt der Fahrzeugklasse entsprechend ordentlich aus, ohne die Insassen übermäßig einzuengen. Beide Vordersitze lassen sich elektrisch in Längsrichtung, Höhe, Sitzflächenneigung und Lehnenneigung einstellen, zudem besitzen beide Sitze eine Memory-Funktion. Eine ausziehbare Oberschenkelaufklappung oder eine Anpassung der Sitzwangenbreite ist allerdings nicht vorhanden. Für zusätzlichen Komfort sorgen die 4-Wege-Lordosenstütze sowie die Massagefunktion für Fahrer und Beifahrer. Die Kopfstützen lassen sich in der Höhe, jedoch nicht in Längsrichtung justieren.

3,0 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum des Outlander bietet eine durchschnittliche Variabilität. Die Rücksitzlehnen sind geteilt umklappbar und lassen sich in ihrer Neigung verstellen, die Rücksitze selbst können jedoch weder in Längsrichtung verschoben noch ausgebaut werden. Weitere Sitzvarianten oder eine dritte Sitzreihe sind für den in Deutschland angebotenen Outlander Plug-in-Hybrid nicht erhältlich.

Das Ablagenangebot fällt ebenfalls nur durchschnittlich aus. Unter der Mittelarmlehne befindet sich ein ausreichend großes, geschlossenes Fach, in dem sich Gegenstände blickgeschützt unterbringen lassen. Hinzu kommen eine Ablage für das Smartphone, zwei gut nutzbare Becherhalter auf dem Mitteltunnel sowie ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel. Das Handschuhfach fällt nicht sonderlich groß aus und ist weder abschließbar noch klimatisiert. Im Fond stehen kleine Türfächer und Lehnentaschen an den Vordersitzen zur Verfügung. Zwei Becherhalter sind zwar vorhanden, lassen sich aufgrund ihrer Gestaltung jedoch nur eingeschränkt nutzen. Jackenhaken im Bereich der hinteren Haltegriffe runden das insgesamt überschaubare Ablagenangebot ab.

In der zweiten Sitzreihe bieten die beiden äußeren Plätze einen insgesamt ordentlichen Sitzkomfort. Die Rückbank ist bequem gepolstert und ordentlich konturiert, zudem lässt sich die Lehnenneigung anpassen.

✗ Ungünstig gelöst ist allerdings die ausklappbare Mittelarmlehne: Sie ist durch den großflächigen und harten Becherhalterereinsatz unbequem. Zudem entsteht beim Ausklappen eine große Öffnung hin zum Gepäckraum, wodurch Gegenstände bei einer starken Bremsung in den Fahrgastraum gelangen können. Der Mittelsitz ist deutlich unbequemer und eignet sich aufgrund seiner schmalen, straffen Polsterung vor allem für kürzere Strecken.

2,6 Innengeräusch

Der im Innenraum bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel beträgt 67,3 dB(A) – ein durchschnittlicher Wert. Oberhalb dieses Tempos steigt die Geräuschkulisse allerdings hörbar an. Mitverantwortlich hierfür ist das serienmäßige Glasschiebedach, aus diesem Bereich sind deutliche Windgeräusche zu vernehmen. Der Benzinmotor ist akustisch gut entkoppelt und bei zurückhaltender Fahrweise kaum zu hören. Erst unter hoher Last macht sich der Verbrenner deutlicher bemerkbar. Erwartungsgemäß leise ist der Outlander im rein elektrischen Betrieb. Auch Abrollgeräusche auf rauem Asphalt sowie das Prasseln aufgewirbelter Kiesel hält die Karosserie wirksam vom Innenraum fern.

1,2 Klimatisierung

✓ Der Outlander ist als Fünfsitzer mit einer Drei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität der

automatischen Klimaregelung lässt sich nicht separat vorwählen, eine Umluftautomatik gibt es ebenfalls nicht. Luftausströmer befinden sich vorn an der Instrumententafel sowie am hinteren Ende der Mittelkonsole für die Fondpassagiere. Unpraktisch: Bei sämtlichen Ausströmern lässt sich die Luftmenge nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen. Für die kalte Jahreszeit bietet der Japaner eine Sitzheizung vorn und hinten außen sowie ein beheizbares Lenkrad. Darüber hin-

aus sind die Vordersitze belüftet. Der Innenraum kann wie bei Plug-in-Hybriden üblich vorklimatisiert werden. Mitsubishi verbaut für die Klimatisierung eine Wärmepumpe, die besonders effizient arbeitet und dadurch die elektrische Reichweite bei tieferen Temperaturen erhöhen soll. Bei Sonnenschein profitieren die Fondinsassen von den ab der B-Säule abgedunkelten Scheiben und den manuell ausziehbaren Rollos in den hinteren Türen.

1,2 Antrieb

1,3 Fahrleistungen

✓ Das Antriebssystem kombiniert einen Vierzylinder-Benzinmotor sowie je einen Elektromotor an Vorder- und Hinterachse. Die Leistung wurde gegenüber dem Vorgängermodell um rund ein Drittel gesteigert und beträgt nun üppige 225 kW/306 PS.

Der Verbrennungsmotor des Outlander ist ein 2,4 l großer Vierzylinder-Sauger, der 100 kW/136 PS leistet und 203 Nm Drehmoment erzeugt. Die beiden permanenterregten Synchronmotoren bringen es auf eine Leistung von 85 kW/116 PS vorn und 100 kW/136 PS hinten.

Muss der Elektroantrieb allein für den Vortrieb sorgen, geht es trotz des Leergewichts von knapp 2,2 t flott voran, da der Outlander zwei leistungsstarke E-Motoren besitzt – hier können ihm nur wenige Konkurrenten folgen. Für den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt er mit 5,3 s nur wenig länger als im Hybridmodus (4,0 s). Die rein elektrische Höchstgeschwindigkeit beträgt allerdings lediglich 135 km/h, während der Japaner im Hybridbetrieb immerhin bis zu 170 km/h erreichen kann. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Mitsubishi mit 7,9 s an. Trotz der sehr guten Fahrleistungen hält sich der Fahrspaß wegen des hohen Fahrzeuggewichts und des trägen Handlings in Grenzen.

1,6 Laufkultur

✓ Ist der Outlander elektrisch unterwegs, überzeugt der Antrieb mit einer ausgezeichneten Laufkultur. Weder Vibrationen noch Motorgeräusche beeinträchtigen den Fahrkomfort. Zudem sprechen die beiden Elektromotoren sehr spontan auf Fahrpedalbefehle an. Schaltet sich der Verbrennungsmotor zu, arbeitet auch er bei moderater Belastung angenehm kultiviert. Erst bei hoher Leistungsanforderung steigt die Drehzahl deut-

lich an, wodurch der Vierzylinder akustisch stärker in den Vordergrund tritt. Ein ausgeprägtes Dröhnen bleibt dabei jedoch aus, auch Vibrationen sind im Innenraum kaum wahrnehmbar. Bei gelassener Fahrweise präsentiert sich der Plug-in-Hybrid insgesamt als kultivierte Antriebseinheit.

0,8 Getriebe

✓ Ein klassisches mehrstufiges Automatik-Getriebe besitzt der Outlander Plug-in-Hybrid nicht. Stattdessen kombiniert das Antriebssystem die beiden Elektromotoren und den Verbrennungsmotor je nach Fahrsituation auf unterschiedliche Weise. Meist treiben die Elektromotoren Vorder- und Hinterachse an; der Benziner dient dann entweder als Stromerzeuger oder wird bei höherem Tempo über eine feste Übersetzung direkt mit der Vorderachse verbunden.

Für den Fahrer entsteht dadurch ein ähnlich gleichmäßiger Beschleunigungseindruck wie bei einem stufenlosen Getriebe. Feste Schaltstufen und entsprechende Schaltrücke gibt es nicht. Bei stärkerer Leistungsanforderung steigt die Drehzahl des Verbrennungsmotors allerdings teils deutlich an und folgt nicht immer unmittelbar der Fahrgeschwindigkeit. Zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt wechselt das System schnell, sodass auch zügiges Rangieren möglich ist. Die fein dosierbare Kriechfunktion erleichtert dabei das Anfahren und Einparken.

Über die Schaltwippen am Lenkrad lässt sich die Rekuperationswirkung in sechs Stufen verändern. Zusätzlich steht ein One-Pedal-Modus zur Verfügung, bei dem sich die Gaspedallinie ändert und der Outlander bereits beim Lupfen des Fahrpedals verzögert. Allerdings ist die Bezeichnung seitens Mitsubishi etwas irreführend, da das SUV nicht bis in den Stillstand verzögert. Eine Auto-Hold-Funktion für die elektrische Parkbremse ist serienmäßig vorhanden. Erfreulicherweise verbaut Mitsubishi hierfür auch eine separate Taste auf dem Mittel-tunnel.

2,7 Fahreigenschaften

2,9 Fahrstabilität

Spurrinnen bringen den Outlander nicht übermäßig aus der Ruhe, der Geradeauslauf ist insgesamt gut. Auch auf Lenkimpulse reagiert das SUV recht gelassen, allerdings mit ausgeprägten Aufbaubewegungen – eine Folge des hohen Fahrzeugschwerpunkts und des recht weich abgestimmten Fahrwerks.

Weniger überzeugend ist das Fahrverhalten bei dynamischen Fahrmanövern. Bei einem abrupten Lastwechsel in der Kurve drängt das Heck nach außen und wird vergleichsweise spät, dann aber vehement und grob regelnd vom elektronischen Stabilitätsprogramm wieder auf Kurs gebracht. Im ADAC-Ausweichtest zeigt sich ein ähnliches Bild: Aufgrund der grips-tarken Sportbereifung (Continental Sport Contact 7) ist die

Vorderachse ziemlich stabil und tendiert in Anbetracht des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 2,2 t vergleichsweise spät zum Untersteuern. Beim Umfahren des Hindernisses drängt das Heck allerdings merklich nach außen und fängt dabei an zu pumpen – eine Folge der Kombination aus starker Seitenneigung und dem hohen Gripniveau. Die Eingriffe des ESP erfolgen auch hier (zu) spät und stark. An der ESP-Abstimmung sollten die Japaner daher nochmal Hand anlegen und den elektronischen Schutzengel früher sowie sensibler arbeiten lassen, wie es für ein Familien-SUV passender ist. Bei dynamischer Fahrweise mit geringeren Lenkwinkeln und Lenkgeschwindigkeiten zeigt sich ein ähnliches Verhalten. Insgesamt vermittelt der Outlander bei dynamischen Ausweichmanövern ein unterdurchschnittliches Sicherheitsgefühl.

Auch wenn der Outlander keinen mechanischen Allradantrieb besitzt, ist die Traktion dank der elektrischen Hinterachse in den meisten Fahrsituationen tadellos. Nur wer sich mit seinem SUV ins schwere Gelände begibt, dürfte mit einem „echten Allradantrieb“ besser bedient sein.

2,3 Sicherheit

2,6 Aktive Sicherheit

✓ Der Mitsubishi Outlander bietet bereits ab Werk eine umfangreiche Ausstattung an aktiver Fahrassistenz. Ein Notbremsassistent überwacht über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug und leitet bei Bedarf selbsttätig eine Notbremsung ein. Beim Rückwärtsfahren warnt eine Querverkehrserkennung vor sich seitlich nähernden Verkehrsteilnehmern; einen automatischen Bremseneingriff führt sie allerdings nicht aus. Hindernisse unmittelbar hinter dem Fahrzeug erkennt der Outlander dagegen und kann bei Kollisionsgefahr selbstständig bremsen. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein Spurwechselwarner mit aktivem Lenkeingriff. Auf eine Ausstiegswarnung und einen automatisierten Spurwechselassistenten muss man hingegen verzichten. Wichtige Hinweise der Assistenzsysteme werden zudem in das Head-up-Display eingeblendet. Auch bei der Geschwindigkeitsregelung ist der Outlander gut aufgestellt. Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer verfügt er serienmäßig über einen adaptiven Abstandsregeltempomaten, der bis 150 km/h arbeitet. Das System hält den eingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und kann im Stau bis zum Stillstand abbremsen sowie innerhalb eines begrenzten Zeitraums selbstständig wieder anfahren. Eine vorausschauende Geschwindigkeitsregelung berücksichtigt Navigationsdaten und passt das Tempo beispielsweise an den Streckenverlauf an. Erkannte Tempolimits werden hingegen erst nach einer manuellen Bestätigung in die Geschwindigkeitsregelung übernommen.

✗ Kritik verdient der Aufmerksamkeitsassistent: Er warnt mitunter übereifrig und lässt sich zudem nur umständlich deaktivieren.

2,3 Lenkung

✓ Bei der Lenkung hat sich der Outlander im Vergleich zum Vorgängermodell deutlich verbessert. Ließ das Lenkgefühl zuvor stark zu wünschen übrig, besitzt das SUV nun eine satt in der Hand liegende Lenkung, die eine passende Rückmeldung liefert. Die Präzision leidet zwar etwas unter der ausgeprägten Wankneigung, geht aber ebenso wie die gute Zentrierung vollauf in Ordnung. Auch der Lenkaufwand hat sich mit der aktuellen Generation merklich reduziert: Waren zuvor 3,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag vonnöten, sind es nun nur noch 2,6.

2,7 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete Outlander durchschnittlich 35,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen). Die Bremsanlage lässt sich insgesamt nur befriedigend dosieren. Das Pedalgefühl fällt recht weich aus, der Pedalweg ist vergleichsweise lang und der Druckpunkt nicht eindeutig definiert.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend



Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich



Abstandswarnung



Spurwechselautomatik



Ausweichassistent



Notfallassistent



Ausstiegswarnung



Insassenschutzsystem proaktiv

1,9 Passive Sicherheit

Ein Crashtest gemäß Euro-NCAP-Norm liegt zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht vor. Der Outlander teilt sich allerdings die Plattform (CMF-C/D-Architektur) mit dem Nissan X-Trail aus der gemeinsamen Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz. Deshalb ziehen wir für die Bewertung dessen Ergebnis heran – der X-Trail erzielt 91 Prozent der erreichbaren Punkte. Zur Airbag-Ausstattung zählen: Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer, ein Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe sind hingegen nicht zu haben. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 m große Personen, hinten bieten sie nur bis 1,70 m Körpergröße einen ausreichenden Schutz.

Positiv: Der Outlander besitzt konventionelle Bügeltürgriffe, die im Falle eines Unfalls den Zugang zum Fahrgastraum erleichtern.

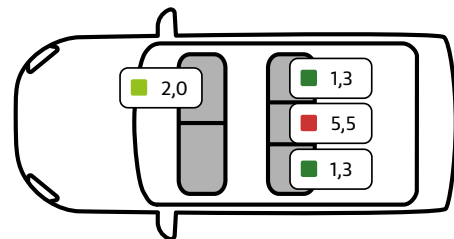
✗ Die mittlere Fondkopfstütze ist für erwachsene Personen deutlich zu kurz und bietet im Falle einer Kollision eine nur unzureichende Schutzfunktion. Ein Gepäcktrennnetz, das die Insassen vor umherfliegendem Gepäck schützen kann, ist für den Outlander nicht zu haben. Zudem befinden sich sowohl das Warndreieck als auch das Erste-Hilfe-Set unter dem Kofferraumboden und sind deshalb bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

2,0 Kindersicherheit

✓ Der technisch eng verwandte Nissan X-Trail erzielt mit 90 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis bei der

Kindersicherheit. Der Mitsubishi Outlander eignet sich insgesamt gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil mit dem Fahrzeuggurt befestigen; Isofix-Halterungen sind dort nicht vorhanden. Für rückwärtsgerichtete Kindersitze verfügt das SUV über eine automatische Beifahrerairbagdeaktivierung via Sitzerkennungsmatte. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Freigabe sowie Top-Tether-Verankerungen zur Verfügung. Die Befestigung von Kindersitzen mit dem Fahrzeuggurt ist ebenfalls problemlos möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, kann der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes geringfügig eingeschränkt sein. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Die elektrischen Fensterheber und die elektrische Heckklappe verfügen über einen Einklemmschutz.

✗ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes; hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt keine Isofixhalterungen. Ohnehin sind seitens des Herstellers nur Universal-Kindersitze für die Gurmontage freigegeben. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich über Kipphebel an den jeweiligen Türen betätigen und kann daher auch von Kinderhänden verstellt werden.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

3,4 Sicherheit ungeschützte Personen

Der technisch eng verwandte Nissan X-Trail erzielt mit 70 Prozent der erreichbaren Punkte lediglich ein befriedigendes Ergebnis bei der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer. Der Outlander besitzt ein Notbremssystem samt Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung, das im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern kann.

5,0 Umwelt

5,5 Verbrauch

Trotz des aufwendigen Antriebssystems, das zwischen den Modi Elektroantrieb, serieller und paralleler Hybridantrieb umschalten kann, lässt die Effizienz des Plug-in-Hybrids im Test zu wünschen übrig. Vorteile erzielt der Teilzeitstromer

dann, wenn man möglichst häufig lädt, um häufig elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zu fahren. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind bei der ADAC Verbrauchsmessung 70 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner einschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei sehr hohen 32,7 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Um die brutto

22,7 kWh große Batterie einmal komplett vollzuladen, werden inklusive der Ladeverluste 22,8 kWh benötigt. Führt man im Hybrid-Modus mit leerem Akku, liegt der Kraftstoffverbrauch durchschnittlich bei ebenfalls sehr hohen 9,3 l/100 km. Im Messzyklus des ADAC verbraucht der Outlander Plug-in-Hybrid mit vollgeladenem Akku auf den ersten hundert Kilometern 14,1 kWh (Strom) und 5,4 l (Super) pro 100 km.

2,7 Umwelteinfluss

Der Outlander ist mit seinen 4,72 m nicht gerade kurz, bleibt aber immerhin noch deutlich unter der Fünfmetermarke. Seine

Breite fällt mit 1,86 m ohne Außenspiegel noch recht moderat aus. Die Verkehrsfläche ohne Außenspiegel beträgt rund 8,8 qm. Das Leergewicht von knapp 2,2 t ist absolut gesehen stattdessen, für einen großen Plug-in-Hybrid mit Allradantrieb aber nicht ungewöhnlich. Das Vorbeifahrgeräusch des Outlander PHEV liegt laut Hersteller bei 66 dB(A), womit er im Konkurrenzvergleich nicht negativ auffällt. Negativ in die Umweltbilanz geht hingegen der lange Transport von Japan bis nach Deutschland ein.

3,6 Autokosten

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Mitsubishi Outlander Plug-in-Hybrid startet in der Ausstattung Diamant bei 49.990 Euro. Die getestete Topversion Diamant TOP mit Luxury-Paket kostet stattdessen 61.790 Euro. Viel Geld, allerdings entschädigt der Japaner auch mit einer äußerst umfangreichen Serienausstattung und bringt nahezu alle wichtigen Komfort- und Sicherheitsmerkmale mit, die man in dieser Fahrzeugklasse erwartet. Da nur wenige aufpreispflichtige Extras angeboten werden, lässt sich der Testwagenpreis hauptsächlich durch die Lackierung und gegebenenfalls weiteres Zubehör steigern. Im Detail muss man allerdings beispielsweise im Vergleich mit einem VW Tayron einige funktionale Abstriche hinnehmen. Der Wolfsburger fährt weiter rein elektrisch, lädt deutlich schneller, bietet das modernere und vielseitigere Infotainmentsystem sowie gegen Aufpreis ein aufwendigeres Scheinwerfersystem und ein adaptives Fahrwerk. Dafür überzeugt der Outlander mit seinem kräftigen Plug-in-Hybridantrieb, dem serienmäßigen Allradantrieb und der sehr umfangreichen Serienausstattung.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust. Die Kosten für die Versicherung fallen sehr hoch aus, besonders die Vollkaskoeinstufung mit TK 29 schlägt ordentlich ins Kontor. Die Kfz-Steuer beträgt für die getestete Variante hingegen bescheidene 48 Euro pro Jahr. Ein positives Unterscheidungsmerkmal zur deutschen Konkurrenz ist das umfangreiche Garantiepaket. Mitsubishi gewährt zunächst fünf Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km. Für neu eingeführte Modelle ab 2025 schließt sich ohne Aufpreis eine Anschlussgarantie für wesentliche Bauteile an, die den Schutz auf insgesamt bis zu acht Jahre beziehungsweise 160.000 km verlängert. Voraussetzung hierfür ist eine lückenlose Wartungshistorie bei einem autorisierten Mitsubishi-Servicepartner. Dabei handelt es sich ab dem sechsten Jahr allerdings nicht mehr um eine vollumfängliche Herstellergarantie. Auf die Hochvoltbatterie gibt Mitsubishi acht Jahre beziehungsweise 160.000 km Garantie. Allerdings greift diese erst ab einer Restkapazität unterhalb von 66 Prozent – üblich sind hingegen auch bei Plug-in-Hybriden 80 Prozent.

Herstellerangaben

Hubraum	2.360 ccm
Leistung	225 kW/306 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	-Gang-n.b.
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,6 l
CO ₂ -Ausstoß	60 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.719/1.862/1.750 mm
Leergewicht/Zuladung	2.232/453 kg
Kofferraumvolumen	498/1.404 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/1.600 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	22,7/- kWh
Tankinhalt	53 l
Garantie	5 Jahre bis 100.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Japan, Okazaki

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,9 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße	255/45 ZR 20 105Y
Reifen	Continental Conti Sport Contact 7
Wendekreis (li./re.)	11,5 / 11,6 m
Autotest-Verbrauch	14,1 kWh + 5,4 l/100 km
Reichweite	639 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.150 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	2.168/517 kg
Kofferraum normal	490 l
geklappt/dachhoch	900/1.425 l

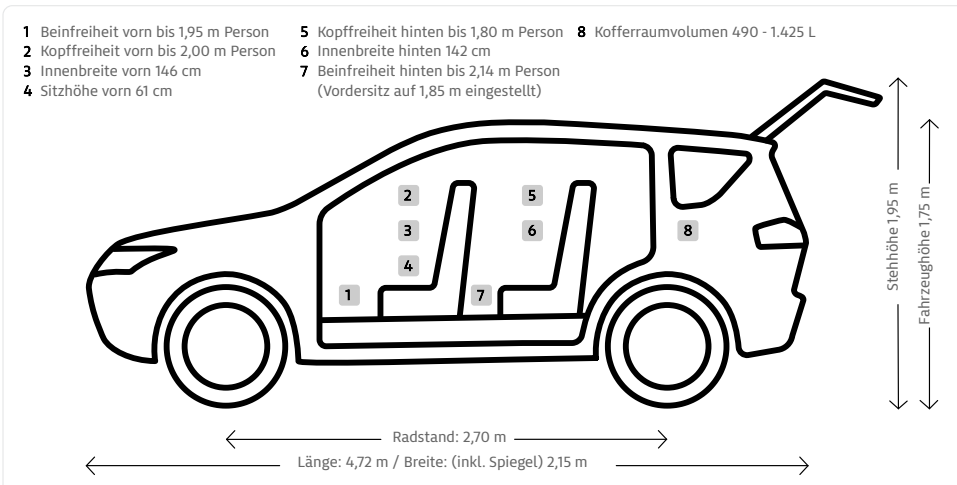
Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	237 Euro
Fixkosten	253 Euro
Werkstattkosten	69 Euro
Wertverlust	636 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.195 Euro
Steuer pro Jahr	48 Euro
Versicherungs-Typklassen	21/29/29
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	61.790 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 10.02.2026
Testwagenpreis inkl.	63.340 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	9.278 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	283C3W027P



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 950 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,7
Autokosten	3,6
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,4
Verarbeitung	2,4
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	2,5
Bedienung	2,6
Multimedia	2,0
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	3,0
Innenraum-Variabilität	3,0
Komfort	2,2
Federung	2,8
Sitze	2,1
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	1,2
Antrieb	1,2
Fahrleistungen	1,3
Laufkultur	1,6
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	2,7
Fahrstabilität	2,9
Lenkung	2,3
Bremse	2,7
Sicherheit	2,3
Aktive Sicherheit	2,6
Passive Sicherheit	1,9
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	3,4
Umwelt	5,0
Verbrauch	5,5
Umwelteinfluss	2,7

Notenskala

- sehr gut 0,6 - 1,5
- gut 1,6 - 2,5
- befriedigend 2,6 - 3,5
- ausreichend 3,6 - 4,5
- mangelhaft 4,6 - 5,5

Bildergalerie