

Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander: Mit der Kraft der drei Herzen

Von Peter Schwerdtmann

Unser Zweifel an der Werbeaussage war unbegründet. In der Tat ist der Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander das erste SUV mit diesem Antriebskonzept. Der nächste zur Zeit erkennbare Wettbewerber mit einem Antriebsstrang, der auch größere Reichweiten mit dem Strom aus der Fahrbatterie ermöglicht, wird im kommenden Jahr der BMW X5 Plug-in sein. Zumindest bis zum kommenden Frühjahr wird Mitsubishi den Ton angeben, und das einigermaßen offensiv. Der günstigste Plug-in Outlander wird für 39 990 Euro angeboten.

Für diesen Preis gibt es einen ordentlich ausgestatteten Fünfsitzer mit viel Raum für Passagiere und Gepäck, Allradantrieb und einen Normverbrauch von im Durchschnitt 1,9 Liter auf 100 km. Wer mit einer rein batterieelektrischen Reichweite von rund 50 Kilometern und einer elektrischen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h – eins von beiden geht nur – klarkommt, der wird seinen Verbrauch auf null Liter Benzin herunterschrauben können. Dann fallen nur Stromkosten fürs Aufladen der Batterie mit ihrem Energieinhalt von zwölf Kilowattstunden (kWh) an.

Genau in der elektrischen Reichweite liegt der Vorteil der Plug-in-Systeme. So weit, so üblich. Unüblich ist aber die Kombination des Antriebs, den wir bei allen zukünftigen Mitsubishi-Modellen wiederfinden werden: Der E-Outlander hat drei Motoren. Einen Elektromotor von 60 kW / 95 PS hinten für die Hinterachse, einen gleichstarken zweiten vorn für die Vorderachse. Ebenfalls vorn sitzt ein Vier-Zylinder-Benziner von zwei Litern Hubraum und 89 kW / 121 PS. Der treibt den Generator an.

Ein Plug-in-Outlander fährt also in aller Regel nur elektrisch, mit einer Ausnahme: Im „Parallel Hybrid Mode“ treibt der Benziner bei höherem Tempo oder Leistungsbedarf die Vorderräder an. Die Elektromotoren arbeiten dann nur unterstützend. Aber in den beiden anderen Modi „Series Hybrid Mode“ liefert der Benziner seine Leistung beim 70 kW / 95

PS-Generator ab. Im dritten, dem „EV Drive Mode“ fährt der Outlander so lange elektrisch, bis die Batterie in die Knie geht oder der Fahrer mehr Leistung abfordert. Dann springt der Benziner der Batterie zur Seite.

Zur Steuerung der elektrischen Reichweite verfügt der Outlander über zwei zusätzliche Funktionen, die über Schalter auf dem Mitteltunnel gesteuert werden. Mit dem einen („Save“) kann man den Batteriestrom sparen, bis man ihn zum Beispiel für eine Fahrt in eine Innenstadt benötigt, mit dem anderen („Charge“) zwingt man den Benziner, für den Generator zusätzlich Leistung abzugeben, um die Batterie zu laden.

Das mit der Unterflurbatterie und dem Antrieb immerhin 1,9 Tonnen schwere Gefährt lässt sich mit dieser Kombination flott bewegen. Wir konnten die Beschleunigung nicht messen, fanden sie aber ausreichend. Bei einem solchen Urteil darf man aber nicht vergessen, wie schnell einen solch ein Antrieb in den Bann zieht. Man denkt und fährt schon nach kurzer Zeit elektrisch, hat das Rundinstrument ständig im Blick, mit dem der Outlander unmissverständlich zeigt, ob der aktuelle Fahrstil die Reichweite verlängert oder kappt. Addiert man die elektrische Reichweite und die, die aus dem Benzintank stammt, kann man übrigens Strecken von mehr als 800 Kilometer schaffen.

Doch die tägliche Langstrecke ist nicht das Hauptbetätigungsfeld des Plug-in Hybrid. Er ist wie geschaffen für das stadtnahe Wohnen, für die vielen kürzeren Fahrten unter der Woche, den Ausflug am Wochenende oder auch die Urlaubsreise. Dabei muss man gegenüber einem Outlander mit klassischem Antrieb keine spürbaren Einschränkungen hinnehmen. Vor den hinteren Sitzen fehlt es ein bisschen an Fußraumhöhe und die Laderaumboden liegt knapp zwei Zentimeter höher.

Ansonsten ist der Outlander eben ein Outländer mit einer gefälligen, nicht unbedingt aufregenden Form und einem ebenso gestaltetem Innenraum: ein Auto für Freunde des unaufdringlichen, sachlichen Design, mit viel Raum, hochwertigen Materialien, einem permanentem Allradantrieb, fünf Sternen beim Euro-NCAP-Sicherheitstest und einem – zurzeit noch – ungeschlagen günstigem Verbrauch.

Der Plug-in Outlander folgt als erster Mitsubishi der neuen Ausstattungs-Linie. Neben dem Basismodell gibt es die beiden Varianten Plus für 44 990 Euro und Top für 49 990 Euro, wobei die Top-Version kaum noch Wünsche offenlässt. Das gilt auch für die Fahrer-Assistenzsysteme wie die adaptive Geschwindigkeitsregelung, das radargestützte Auffahr-Warnsystem mit automatischer Bremsung und den Spurhalte-Assistenten.

Eine Besonderheit hat der Plug-in Outlander anderen Plug-in-Fahrzeugen voraus: die

direktionale Ladung. Man kann die Batterie des Fahrzeugs auch als Stromquelle für andere Zwecke als das Fahren benutzen. Wohnwagenfreunde können daraus zum Beispiel ihren Strom zum Campen abzweigen. Menschen mit einem stromfressenden Hobby können dem unterwegs frönen und viele weitere Zwecke lassen sich aus den 9,5 kWh, die dafür zur Verfügung stehen, bedienen. Ein Haushalt hat einen Strombedarf von rund 10 kWh. Aber das ist ein anderes Kapitel, für das Mitsubishi im Rahmen seiner „Green Mobility“-Strategie überraschende Vorschläge entwickelt hat. (ampnet/Sm)

Daten Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,80 x 1,68
Motor: 2 l-Benziner, Direkteinspritzung
Leistung: 89 kW / 121 PS
Max. Drehmoment: 95 Nm bei 3500 U/min
Elektromotor, vorn: 60 kW / 95 PS
Maximales Drehmoment: 137 Nm
Elektromotor, hinten: 60 kW / 82 PS
Maximales Drehmoment: 195 Nm
Generator: 70 kW / 95 PS
Fahrbatterie: Lithiumionen, 80 Zellen, 12 kWh, 300 Volt
Höchstgeschwindigkeit, batterieelektrisch: 120 km/h
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h (abgeregelt)
Reichweite, batterieelektrisch; maximal 52 km
Verbrauch auf 100 km (nach EU-Norm): 1,9 Liter (13,4 kW)
CO₂-Emissionen: 44 g/km
Effizienzklasse: A+
Leergewicht: 1885 kg
Kofferraumvolumen: max. 1472 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Reifen: 225/55 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,33
Basispreis: 39 990Euro

Bilder zum Artikel



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.



Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander.

 ECO MODE

LDW



The instrument cluster displays several key indicators: a large battery icon on the left showing a blue charge level; a gear selector with 'P' highlighted in a green box, 'R' above 'N', and a small white dot below 'P'; and a fuel gauge on the right with a blue needle and a fuel pump icon.

000000 km