

Der Mitsubishi Outlander überzeugt mit ruhigem Fahrverhalten, 306 PS Systemleistung lassen den SUV stets souverän wirken und machen auch längere Fahrten zu einem angenehmen Erlebnis

Abschluss: Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-in-Hybrid S-AWC

Treuer Begleiter

Nach einem Jahr mit dem **Mitsubishi Outlander** ziehen wir **Bilanz** – ein SUV mit Ecken und Kanten oder doch eine runde Sache?

Ein Jahr lang begleitete uns der Mitsubishi Outlander im Intensivtest. Dabei konnte der stattliche japanische SUV zeigen, wie gut sich ein großer Plug-in-Hybrid im Alltag tatsächlich schlägt. Generell bietet der Japaner jede Menge Platz und als „Intense" eine umfangreiche Ausstattung, es gibt aber auch kleine Kritikpunkte. Doch alles der Reihe nach.

Optisch macht der 4,72 Meter lange Mitsubishi kein Hehl aus seinen Dimensionen. Die markante Front, knapp zwanzig Zentimeter Bodenfreiheit und eine insgesamt wuchtige Erscheinung vermitteln durchaus den Eindruck eines klassischen Allrad-SUV.

Im täglichen Umgang merkt man die Größe natürlich auch – vor allem aber positiv im Innenraum. Nicht nur Fahrer und Beifahrer, sondern auch die Passagiere im Fond können sich über großzügige Bein- und Kopffreiheit freuen, gerade auf längeren Strecken ein großer Pluspunkt des Japaners.

Ähnliches gilt für den Gepäckraum. Knapp 500 Liter lautet das Basisvolumen, durch Umlegen der 2:1:2-Fondlehnen – das ziemlich flott geht – erntet man rund 1400 Liter.

Ab dem Modelljahr 2026 findet sich übrigens auch eine 230V-Steckdose im Outlander. Dieser fiel allerdings die in unserem Testwagen noch serienmäßig verbaute und generell beliebte Windschutzscheiben-Heizung zum Opfer, da technisch nur eine der beiden Optionen möglich ist und die Nachfrage am europäischen Markt nach einer Stromquelle wohl größer war als nach winterlichem Durchblick.

Was einem in der kalten Jahreszeit definitiv bleibt, ist der Allradantrieb, der im Plug-in-SUV hervorragend arbeitet. Mitsubishi kombiniert hierbei den 2,4 Liter großen Saugbenziner mit zwei Elektromotoren – jeweils einen an Vorder- und Hinterachse.

Im seriellen Betrieb übernehmen die Elektromotoren den Antrieb, während der Benziner über einen Generator elektrische Energie bereitstellt. Bei höherem Tempo kann der Verbrennungsmotor hingegen direkt die Vorderräder antreiben. Bemerkenswert: dass bis zu 135 km/h rein elektrisch möglich sind.

Oftmaliges Laden Vorausgesetzt, kann man also die meisten Alltagssituation mit Strom meistern, die realistische Reichweite beträgt hierbei um die siebzig Kilometer. Das Laden selbst ist leider ein Schwachpunkt beim Outlander. Zum einen haben die Japaner einen CHAdeMO-Anschluss (Gleich-

Fotos: Robert May





Kantig und doch schnittig. Das Design des Japaners gefällt, die Farbwahl ist die einzige Extra-Option bei der Version „Intense“





Der große Fahrmodi-Drehregler fällt sofort auf und ist intuitiv zu bedienen , die Becherhalter befinden sich beim Modelljahr 2025 noch hinter diesem Regler, nach der Modellpflege sind sie seitlich positioniert. Bei den Lenkradtasten bleibt alles unverändert – gut so, denn auch hier bedarf es keiner Erklärung

strom, 40 kW) verbaut, für den sich hierzulande kaum noch Ladesäulen finden, zum anderen kann man Wechselstrom nur einphasig aufnehmen (maximal 3,7 kW). Hier muss man rund sechseinhalb Stunden für eine komplett Ladung einplanen. Daheim an der Steckdose natürlich kein Problem.

Der zweite Kritikpunkt sind die Assistenzsysteme, allerdings gar nicht so sehr deren Funktion, sondern die teils lauten und unangenehmen Warntöne, die noch dazu etwas umständlich zu deaktivieren sind. Speziell der Aufmerksamkeits-Warner ist, typisch Fernost, deutlich „auf der sicheren Seite“ programmiert, denn schon der Blick auf die Displays lässt den Assistenten Alarm schlagen. Hier ist aber zu hoffen, dass diese Punkte bei der nächsten Modellpflege nutzerfreundlicher gestaltet werden.

Die restliche Bedienung ist jedenfalls tadellos und selbsterklärend. Echte Knöpfe und ein Drehregler für die Fahrmodi bereichern das hochwertig verarbeitete Cockpit. Ebenso fein sind die Sitzbezüge aus einer Kunstleder/Alcantara-Mischung, vorne beheizbar und auch bei längeren Fahrten angenehm.

Das Reisen im Outlander ist generell komfortabel, sportliche Ambitionen versprüht der Japaner weniger, dafür vermittelt er jederzeit ein sicheres Gefühl sowie eine gute Straßenlage und reichlich Traktion, auch ▶▶▶



Ergonomisch und übersichtlich gestaltet, bietet das Cockpit des Mitsubishi Outlander fast alles, was man sich wünscht – genug echte Tasten inklusive



Flott gefahrene Kurven sind nicht die größte Liebe des 2,1 Tonnen-SUV, gemeistert werden sie allerdings tadellos und sicher



Der Outlander hat zwar aufgrund seiner großen Bodenfreiheit eine hohe Ladekante, dafür aber reichlich Platz im Kofferraum, der noch dazu im Handumdrehen erweiterbar ist



Serienmäßig sind beim „Intense" 20 Zoll Alu-Räder, ebenso wie die adaptiven LED-Scheinwerfer, lediglich für die Metallic-Lackierung sind 850 Euro extra draufzulegen

►►► wenn man ihm die über zwei Tonnen Leergewicht vor allem im kurvigen Geläuf deutlich anmerkt.

Alles in allem kann man den Nippon-SUV als überaus gelungenes Familien-Fahrzeug bezeichnen, man hat genug Platz im Auto, und wer brav lädt, surrt häufig leise dahin. Nicht zuletzt sind die Tarife aktuell extrem attraktiv, so gibt es zurzeit neben einem Gratis-Satz Winterkompletträdern auch noch bis zu 14.000 Euro Preisvorteil mit diversen Boni. ***Robert May***

ÖAMTC-Abschluss-Check im Prüfzentrum St. Pölten



Foto: *Patrick Hartl*

Alles bestens: Beim ÖAMTC-Check wurde der Outlander am Ende des Dauertests rundum inspiziert, abgesehen von üblichen Gebrauchsspuren steht der große Nippon-SUV tipp-topp da

- **Km-Stand:** 32.251 (Bericht 1. Etappe bei Km-Stand 1027 in Heft 6/2025, 2. Etappe bei Km-Stand 15.859 in Heft 12/2025)
- **Testverbrauch gesamt:** 8,4 l ROZ 95 pro 100 km (entspricht 193 g/km CO_2)
- **Stärken:** gutes Passagier-Platzangebot, gleichmäßige Kraftentfaltung, ordentliche Serienausstattung, einfache Bedienung, Top-Traktion, fairer Preis
- **Schwächen:** gewöhnungsbedürftige Assistenzsysteme, DC-Laden nur mit CHAdeMO-Anschluss und generell mit geringer Leistung, kurze Service-Intervalle, Klima-Gebläse teils zu stark
- **Beanstandungen:** keine
- **Reparaturen:** keine
- **Servicekosten:** bei Km-Stand 15.071, € 493,– (inkl. USt.)
- **Treibstoff:** € 5255,62 (2709 Liter Super à € 1,94*)
- **Summe:** € 5748,62 (inkl. Ust.)
- **Kilometerpreis:** € 0,178 (ohne Versicherung und Steuer), gefahrene Km 32.240

*Preisstand Oktober 2026

DATEN UND FAKTEN

R4, 16V, **2360 ccm, 136 PS** (100 kW) bei 5000/min, max. Drehmoment **203 Nm** bei 4000/min, E-Motor vorne **115/136 PS** (85/100 kW) bzw. hinten **255/195 Nm,** Systemleistung **306 PS** (225 kW) bzw. **450 Nm,** Akku **22,7 kWh,** Eingang-Automatik, Allradantrieb, L/B/H **4719/1897/1750 mm,** Radstand **2704 mm, 5** Sitze, Tankinhalt **53 l,** Reichweite **705 (plus elektr. 68) km,** Kofferraumvolumen **498–1404 l,** Leergewicht (EU) **2120 kg,** 0–100 km/h **7,9 sec,** Spitze **170 km/h,** Steuer (jährl.) **€ 406,08,** Werkstätten in Österreich **101,** Service alle **20.000 km** (mind. 1x/Jahr), WLTP-Normverbrauch kombiniert **0,8 l,** Testverbrauch (ALLES AUTO-Normrunde) **2,4–7,5 l ROZ 95,** CO_2 (Norm/Test/) **19/55–173 g/km**

Serienausstattung: sechs Airbags plus Knieairbag Fahrer, Spurhalte- und Spurführungs-Assistent, Adaptiv-Tempomat, Ablenkungs- und Müdigkeitswarner, Querverkehrs- und Totwinkelwarner, Rundumkameras, el. klappbare Außenspiegel, Einparkhilfe v/h, Licht- und Regensensor, Wärmepumpe, 12,3 Zoll-Digital-Instrumente, 12,3 Zoll- Infotainment-Display, Android Auto & Apple CarPlay, Yamaha-Soundsystem mit 8 LS, Zweizonen-Klimaautomatik, schlüsselloser Zugang, E-Fahrersitz, Sitzheizung v, Alcantara/Kunstleder-Polsterung, induktives Handyladen, beheizbares Multifunktions-Lederlenkrad, sensorgesteuerte E-Heckklappe, heizbare Windschutzscheibe, Headup-Display, 20 Zoll-Aluräder etc.

Extras: Metallic-Lack ab € 850,–

- **Preis: € 59.090,–**

(der o. a. Variante, alle Preise inklusive 0% NoVA)

