

Pressepräsentation Mitsubishi Outlander: Da sieht der alte alt aus

Von Jens Riedel

„Die 126 Gramm hat keiner“, verkündet Vertriebsleiter Harald Schallenberg. Auf diesen Wert kann Mitsubishi zu Recht stolz sein. Ein Normdurchschnittsverbrauch von 4,8 Litern auf 100 Kilometer ist für ein D-Segment-SUV Rekord. Und auch ansonsten kann sich der neue Outlander sehen lassen. Das gilt sowohl für die inneren wie für die äußeren Werte. Die dritte Generation ist eine komplette Neuentwicklung – und das spürt man überall. Da sieht der alte Outlander in vielerlei Hinsicht und im wahrsten Sinne des Wortes etwas alt aus.

Pate beim Design stand das Plug-in-Hybrid-Konzeptfahrzeug PX-MiEV. Die Front prägen vor allem die schwungvoll zu den Seiten hochgezogene Schürze und das prominent von langen Chromlinien eingefasste Markenemblem. Sie verleihen dem Outlander einen unverwechselbaren Auftritt, was heute ja keineswegs mehr selbstverständlich ist. Die Silhouette ist im Prinzip ebenso einfach wie effektiv gestaltet. Die seitliche Rundung der Frontscheinwerfer setzt sich in einer geraden Sicke über die gesamte Fahrzeuglänge fort und fällt wieder bogenförmig bei den Heckleuchten ab. Am Heck sorgen die durch eine Blende verbundenen Leuchten ebenfalls für einen relativ flachen Auftritt. Das alles ist keineswegs alles nur eine optische Täuschung oder Spielerei: der cW-Wert sank von 0,36 auf 0,33.

Genausowenig findet sich im Interieur noch eine Spur des Vorgängermodells – selbst der charakteristische Drehknopf für die AllradEinstellung ist verschwunden. Wen der – sagen wir es einmal freundlich – doch recht robuste Innenraum des alten Outlander schon immer ein wenig gestört hat, darf befreit aufatmen. Softtouchoberflächen, Klavierlack, leicht zum Fahrer geneigte Bedienelemente und ein bis in die Türverkleidungen hineinreichendes Band in 3-D-Carbon-Optik sind ein Quantensprung und auch bereits in der Basisversion an Bord. Hartplastik findet sich nur noch im unteren Armaturenbrett, wo es nicht mehr auffällt. Zur Grundausstattung gehören außerdem Klimaautomatik und Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, sieben Airbags und

Berganfahrhilfe.

Auch in Sachen Flexibilität hat der Outlander deutlich zugelegt. Dank eines neuen Klappmechanismus für die Rücksitzbank wuchs die Laderaumlänge um stolze 33,5 Zentimeter. Der Outlander ist endlich voll baumarkttauglich geworden. Die verschiebbare Sitzbank (ausstattungsabhängig) fährt gleich bis zu 25 Zentimeter vor und zurück, das ist mehr als doppelt so weit wie beim Outlander der zweiten Generation. Und beim Siebensitzer finden die Mitfahrer in Reihe drei nun zwölf Zentimeter mehr Ellenbogenfreiheit vor. Auch wenn die Marketingabteilung gerne von einem vollwertigen Siebensitzer spricht, Erwachsene müssen auch bei Mitsubishi große Komfortabstriche auf den beiden Zusatzsitzen machen. Genannt seien hier nur der spitze Kniewinkel und die eingeschränkte Kopffreiheit. Aber für den Transport einer halben Kinderfußballmannschaft reicht der Outlander-Siebensitzer natürlich allemal.

Wie war das vorhin? AWD-Drehknopf verschwunden? Ja. Mitsubishi hat den bekannten Schalter durch eine sequenzielle Drucktaste ersetzt. Er bietet neben den bekannten Modi 4WD Auto und 4WD Lock nun auch 4WD Eco. Letztere Einstellung ersetzt den bisherigen Zweiradmodus, behält ihn im Prinzip bei und setzt aber noch ein Sicherheits-i-Tüpfelchen drauf. Normalerweise fährt der Outlander in Allrad-Eco mit reinem Frontantrieb, schickt aber im Bedarfsfall bei fehlendem Schlupf bis zu 15 Prozent des Drehmoments kurzfristig an die Hinterachse. Ansonsten gehen je nach Fahrbahnbeschaffenheit mindestens 35 bis maximal 85 Prozent der Antriebskräfte auf die Vorderachse und entsprechend bis zu 65 Prozent nach hinten.

Der neue Outlander kommt im Schnitt mit einem Liter weniger beim Diesel und sogar 1,7 Litern beim Benziner aus. als der Vorgänger. In allen Motor-/Getriebekombinationen erreicht der Mitsubishi Bestwerte im Wettbewerb. Zu den Faktoren gehören bessere Aerodynamik, 100 Kilogramm weniger Fahrzeuggewicht und serienmäßige Start-Stopp-Technik. Zudem handelt es sich bei den beiden Motoren ebenfalls um eine Neu- und eine Weiterentwicklung. Diesel wie Benziner leisten jeweils 110 kW / 150 PS, schöpfen die Leistung aber aus unterschiedlichen Hubräumen (2,0 beim neuen MIVEC und 2,2 beim überarbeiteten DI-D).

Der Benziner ist mit einem Fünf-Gang-Getriebe ausgestattet und lässt sich sehr schaltfaul bewegen. Die Abstufung orientiert sich vor allem an Effizienzparametern. Deutlich mehr Fahrspaß vermittelt der Sechs-Gang-Diesel, der ab 1750 Umdrehungen noch einmal spürbar nachlegt, wenn das Drehmomentmaximum zupackt. In beiden Fällen muss sich der Fahrer zunächst aber an die doch recht eng geführten Gassen und den ergonomisch etwas zu hoch stehenden Knauf gewöhnen. Outlander-Novizen

verirren sich auf den ersten Kilometern da gerne einmal in der Schaltkulisie. Für europäische Geschmäcker ist zudem die Lenkung etwas zu weich ausgelegt, sorgt aber in der Stadt in Verbindung mit dem kleinen Wendekreis für entspanntes Fahren und Einparken.

Den Benziner gibt es in der höchsten Ausstattung alternativ auch mit CVT-Getriebe, für den Diesel wird im November noch eine Sechs-Stufen-Automatik nachgereicht. Im Topmodell 2.2 DI-D Instyle wird es dann auch für 1900 Euro ein Fahrassistenten-Paket geben, das eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, einen Spurhalteassistenten und ein Auffahr-Warnsystem mit automatischer Bremsung enthält. Eine Hybridversion wird es später ebenfalls geben.

Im Gegensatz zum Vorgänger gibt es den neuen Outlander, der am 6. Oktober offiziell auf den Markt kommt, von Beginn an auch in einer reinen Frontantriebsversion. Sie kostet mit 24 490 Euro exakt so viel wie beim Vorgänger. Im Schnitt knapp 4000 Outlander hat Mitsubishi von den ersten beiden Generationen seit 2003 pro Jahr in Deutschland verkauft. Halb so viele sollen es noch im vierten Quartal 2012 vom neuen werden. Für 2013 sind dann 6500 bis 7000 Stück angepeilt. Das klingt ambitioniert, Argumente dafür gibt es aber mehr als genug. (ampnet/jri)

Daten Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D 4WD Invite

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,80 x 1,68
Motor: 4-Zylinder-Turbodiesel; 2268 ccm
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3500 U/min
Max. Drehmoment: 380 Nm bei 1750 - 2500 U/min
Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm): 5,3 Liter
CO2-Emissionen: 138 g/km
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0 -100 km/h: 10,2 Sek.
Leergewicht/Zuladung: 1630 kg / 630 kg
Kofferraum: 550 - 1681 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Bereifung: 215/70 R16
Wendekreis: 10,6 m
Preis: 32 690 Euro

Bilder zum Artikel:



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.

Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.
Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.

Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.

Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.

Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.

Mitsubishi Outlander.

