

Mal was anderes als der e-UP!:

20 Stunden mit dem Mitsubishi Outlander PHEV

Erste Feststellung: Das Ding ist riesig und ausgesprochen geräumig. Eigentlich zu groß für die Stadt, aber andererseits gerade recht um auch mal einen Wohnwagen zu ziehen.

Zweite Feststellung: Er piepst fürchterlich, wenn man sich vorm Starten nicht anschnallt oder den Schlüssel im Wagen vergisst. Nun ja, das hat dann ja auch etwas positives.

Dritte Feststellung: Eine Rückfahrkamera hilft Nachts bei Sturm und Regen auch nichts. Im Gegenteil, das helle Licht irritiert beim suchenden Blick in die Spiegel.

Das war es dann aber auch schon mit den negativen Punkten.

Wie schon angedeutet: Das Wetter war fürchterlich. Dunkle Nacht, Sturm und sinnflutartiger Regen, fast schon Schnee. Einfach nur ungemütlich. Dass unter diesen Umständen der Akku incl. Klima nur etwas über 30 km zusammen brachte sei daher entschuldigt. Bei dem Wetter und den Spurrillen hätte der e-UP! auch ca. 50-60% mehr gebraucht. Die 2 e-Motoren an der Vorder- und Hinterachse (ja: der PHEV hat elektrischen Allradantrieb) beschleunigen den großen Wagen zügig und leise auf Stadtgeschwindigkeit. Anfahrprobleme oder Gedenksekunden kennt der Wagen nicht, es geht immer sofort voran. Eher so wie im e-UP!, d.h. ohne die Schaltrücke des DSG im vergleichbaren Plug-IN Golf GTE. Denn der Outlander PHEV hat ebenfalls kein Getriebe und nutzt den Verbrenner meist nur *seriell* zum Aufladen des Akkus. Einzig bei höheren Belastungen wird er auch mal *parallel* auf die Vorderachse geschaltet. Dann fährt man sozusagen mit 3 Motoren ;). Das passiert allerdings selten, es sei denn man gibt auf der Autobahn kräftig Gas oder schaltet auf den *Charge* Modus.

Beim *Charge* Modus wird der Akku vom Motor langsam aber sicher geladen. D.h. der Motor muss auf der Landstraße gleichzeitig für Vortrieb und Akkuladung sorgen. Das kostet natürlich Benzin, klar. Kann aber nützlich sein, wenn man dann später seinen Wohnwagen mit Strom versorgen möchte. Das geht mit dem PHEV. Man kann den gespeicherten Strom auch wieder abzapfen ;). Das sind dann auch ganz andere Größenordnungen wie bei den aktuellen California o.ä. Wohnmobilen. Der *Charge* Modus geht mE auch im Stand, man kann ihn also auch auf der Baustelle als Notstromaggregat verwenden ;).

Ansonsten fährt man einfach. Ist der gespeicherte Akku leer fährt er sich wie ein normaler Hybrid. Allerdings mit längeren elektrischen Phasen als von meinen anderen Testfahrzeugen gewohnt. Ab und An schmeißt er den Verbrenner an um neuen Strom zu erzeugen. Der 4. Zylinder ist vernehmbar, aber nicht störend. Er klingt dann etwas wie ein Motor an einem Wandlergetriebe. Z.B. beim Beschleunigen kurz vernehmbar, dann aber schnell wieder auf ein angenehmes Niveau zurückfallend. Man muss darüber nicht nachdenken, es geht alles Automatisch.

Apropos Automatisch: In dem getesteten Auto war so ziemlich alles drin. Tempomat mit Bremsautomatik (sehr schön), Spurwechselwarner (oder wie die Dinger heißen), Klimaautomatik, Lenkradheizung usw. Einen Teil konnte ich ausprobieren, aber für Alles fehlte die Zeit.

Wir haben den Wagen vollgeladen übernommen, ca. 160km gefahren und haben danach 10l Benzin getankt. Das sagt natürlich nichts über den Alltagsverbrauch aus. Am Abend mit der Langstrecke war absolutes Mistwetter und am folgendem Vormittag sind wir ohne Extra-Strom (der e-UP! brauchte dringend Strom und blockierte die Wallbox) unsere berühmte, berühmten Kurzstrecken gefahren. Man kann wohl alles zwischen 1 bis 10 l/100km erreichen, je nach Gusto und Gasfuß.

Die Sicht nach vorne und zur Seite ist SUV Typisch ausgezeichnet, nach hinten... Schwamm drüber, da ist der e-UP! besser. Die Rückfahrkamera (incl. Rundumansicht) hilft sehr, wenn es nicht grade in Kübeln schüttet. Aber das wichtigste ist: Der Outlander ist für seine Größe überraschend wendig. Man fühlt sich fast wie im e-UP!. Erst in der Parklücke merkt man die Breite. Bei der Garageneinfahrt auch, aber die Spiegel klappen schön nach innen, der Wagen hat dann nur echte Wagenbreite. Nicht so wie beim Pseudoklappspiegel des T5.2. (Die sind übrigens neben dem veralteten Motorenkonzept der Grund, warum es für uns keinen T5 Nachfolger geben kann. Das Garagentor ist zu schmal, der T5.1 geht grade noch mit eingeklappten Spiegeln rein, beim T5.2 wird es zu knapp.)

Alles in Allem hat uns der Mitsubishi Outlander PHEV wirklich sehr gut gefallen. 30-50 km elektrischer Reichweite mit eigenem PV Strom reichen für 80% der täglichen Fahrten und der Rest wird dann mit Benzin gereist. Preislich liegt er im Rahmen des Golf GTE, mit seinem elektrischem Allrad und bidirektionalem Ladekonzept hat er allerdings als Wohnwagenzugfahrzeug und Alltagskompromisstromer echte Vorteile.

Schade dass es dieses Antriebskonzept nicht für den T5, so als California GTE gibt , da käme ich ins Grübeln.