



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition

Der neue Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid (Modelljahr 2019)

Elektrisch – und mehr

Sommer 2018

Über Mitsubishi

Die Mitsubishi Motors Corporation ist ein globales Automobilunternehmen mit Sitz in Tokio/Japan und hoher Wettbewerbsfähigkeit in den Fahrzeug- beziehungsweise Technologiebereichen SUV, Pick-up sowie Elektro- und Plug-in-Hybridantriebe.

Seit der Produktion ihres ersten Fahrzeugs vor mehr als einem Jahrhundert hat die Mitsubishi-Gruppe immer wieder anspruchsvolle, oftmals unkonventionelle Ansätze gewählt, und dadurch neue Fahrzeug-Genres geschaffen und wegweisende Technologien entwickelt.

Die Markenstrategie des Unternehmens ist tief in der DNA von Mitsubishi verwurzelt und richtet sich an ambitionierte Autofahrer, die bereit sind, Konventionen infrage zu stellen und Veränderungen anzunehmen. In diesem Sinne hat Mitsubishi im Jahr 2017 seine neue Markenstrategie „Drive your Ambition“ eingeführt – als eine Kombination aus Leidenschaft, fortschrittsorientiertem Denken und ständigem Dialog zwischen der Marke und ihren Kunden.

Vor diesem Hintergrund investiert Mitsubishi kontinuierlich in neue, innovative Technologien, in attraktives Design und Produktentwicklungen, um Kunden in aller Welt attraktive, authentische Fahrzeuge anbieten zu können.

Alle Daten vorbehaltlich der finalen EU-Homologation – Ausstattungsmerkmale können je nach Markt und Modell variieren

INHALT

- **ÜBERBLICK**

- **UNTERNEHMEN** **Technologie-Flaggschiff**

- **TECHNOLOGIE** **E-Auto-Architektur**

- **MODELLJAHR 2019** **Konsolidierung**
 - **Neuer Antriebsstrang**
 - **Neues Chassis**
 - **Neues Design**
 - **Neue Features**

- **HINTERGRUND** **Mitsubishi Elektro-Saga**

- **TECHNISCHE DATEN**
(separate Datei im Anhang)

IM ÜBERBLICK: DER NEUE PLUG-IN HYBRID OUTLANDER (MODELLJAHR 2019)

- Plug-in Hybrid Outlander: die Zeitleiste

- Oktober 2009: Erste Vorschau: Studie Concept-PX MiEV auf der Tokio Motor Show
- November 2011: Zweite Vorschau: Studie Concept-PX MiEV II auf der Tokio Motor Show
- September 2012: Weltpremiere auf der Paris Motor Show
- Januar 2013: Markteinführung in Japan
- Oktober 2013: Markteinführung in Europa
- November 2013: Auszeichnung „RJC-Technology of the Year 2014“, verliehen von der Automotive Researchers' and Journalists' Conference of Japan (RJC)
- November 2013: Auszeichnungen „Innovation Award“ und „Car of the Year 2014“ in Japan
- September 2015: Großes Update und Facelift zur IAA/Frankfurt
- Oktober 2015: Teilnahme am Cross-Country-Rallyewettbewerb „Baja Portalegre 500“ (Portugal)
- Dezember 2017: Markteinführung in Nordamerika
- Januar 2018: 100.000 verkaufte Einheiten in Europa
- März 2018: 150.000 verkaufte Einheiten weltweit
- März 2018: Neuer Plug-in Hybrid Outlander (Modelljahr 2019) auf dem Genfer Autosalon

- Plug-in Hybrid Outlander: der Markt

- o Meistverkauftes Plug-in-Hybridmodell Europas in den Jahren 2015, 2016 und 2017** (alle Segmente)
- o Weltweit meistverkauftes Plug-in-Hybridmodell im Jahr 2017**
- o Absatz weltweit (MMC Fiskaljahre):

	2012 ^{*1}	2013	2014	2015	2016	2017	Gesamt
GESAMT	4.302	19.662	35.180	42.353	23.836	28.296	153.629
Japan	4.302	8.968	8.627	11.833	3.616	5,105	42.451
Europa		10.624	25.354	29.551	19.825	20,459	105.813
Nordamerika^{**2}						1,874	1.874
Australien^{**3}		69	1.144	802	199	692	2.906
Andere^{**4}		1	55	167	196	166	585

*1 ... Verkaufsstart im Januar 2013. *2 ... USA, Kanada. *3 ... Australien, Neuseeland. *4 ... Taiwan, Hongkong, Südamerika.

** JATO Dynamics

- o Die europäischen Top-5-Märkte (MMC Fiskaljahre – kumuliert):

	2013	2014	2015	2016	2017	Gesamt
Großbritannien	12	10.037	11.015	7.569	7.694	36.327
Niederlande	9.393	7.441	7.026	1.440	189	25.489
Norwegen	442	1.403	3.717	4.695	3.939	14.196
Schweden	344	2.471	3.001	2.245	2.423	10.484
Deutschland	4	1.430	2.032	1.777	1.784	7.111

- o Marktranking (Lokale Zulassungsdaten – Fiskaljahr 2017, Top-5-EU-Märkte)*:

Plug-in Hybrid Outlander	Großbritannien	Norwegen	Schweden	Deutschland	Spanien
Lokale Rangliste Kalenderj. 2017	# 1	# 1	# 2	# 3	# 1
Absatzvolumen Kalenderjahr 2017	7.500	4.067	2.451	2.234	719

* JATO Dynamics

- Updates zum Modelljahr 2019:

- Neuer Plug-in Hybrid-Antriebsstrang „2.0“:
 - Neuer 2,4-Liter-Atkinson-Benzinmotor
 - Erhöhung der Generatorleistung um 10 %
 - Erhöhung der Heckmotor-Leistung um 10 % auf 95 kW
 - Erhöhung der Fahrbatterie-Kapazität um 15 % auf 13,8 kWh
 - Erhöhung der Fahrbatterie-Leistung um 10 %
 - Optimierte Antriebsstrang-Steuerung

- Neues Chassis:
 - Um zwei Fahrprogramme (SPORT, SNOW) erweitertes „S-AWC“-Allradsystem (Basis: Mitsubishi Lancer Evolution)
 - Erhöhte Karosseriesteifigkeit durch strukturelle Klebe-/Schweißtechniken
 - Neue Fahrwerkabstimmung
 - Spontaneres Lenkverhalten
 - Innenbelüftete 17-Zoll-Bremsscheiben (auf 18-Zoll-Felge) vorn

- Neues Design:
 - Neu: Frontgrill, Stoßfänger, Leuchtgrafik der BI-LED-Scheinwerfer
 - Neu: Heckspoiler, größeres silberfarbenes Heckstyling-Element
 - Neu: 18-Zoll-Leichtmetall-Speichenräder
 - Neu konturierte Frontsitze
 - Neue, hochwertige Lederpolsterung (inclusive neu gestalteter Dekorleiste)
 - Neue Dekormaterialien

- Neue Produktmerkmale:
 - Verbessertes Geräusch- und Schwingungsverhalten (NVH)
 - Überarbeiteter Getriebewählhebel mit neuem Fahrmodus-Kippschalter
 - Neue Instrumenten-Anzeigengrafiken
 - Klima-Luftausströmer im Fond
 - Vergrößerte Verfügbarkeit von Outdoor-Stromanschluss 1.500 W/230 V

- Vergleich: Modelljahre 2018 vs. 2019

EU-Spezifikationen	Plug-in Hybrid Outlander, Modelljahr 2018 (NEDC-Protokoll)	Plug-in Hybrid Outlander, Modelljahr 2019 (WLTP-Protokoll)
Leistung (kW/PS) bei Drehzahl (1/min)	89/121 bei 4.500	99/135 bei 4.500
Drehmoment (Nm) bei Drehzahl (1/min)	190 bei 4.500	211 bei 4.500
Leistung Heckmotor (kW/PS)	60/82	70/95
Drehmoment Heckmotor (Nm)	195	195
Kapazität Fahrbatterie (kWh)	12,0	13,8
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	170 km/h	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h (s)	10,8	10,5
Elastizität (s)		
40-60 km/h	2,8	2,5
80-100 km/h	4,3	3,7
Höchstgeschwindigkeit elektrisch (km/h)	125 km/h	135 km/h
Reichweite elektrisch (km)	54 km pro Ladung	45 pro Ladung
Kraftstoffverbrauch, kombiniert (l/100 km)	1,7	2,0
CO2-Emission, kombiniert (g/km)	41	46

Unternehmen

Technologie-Flaggschiff

Im Verlauf der letzten Jahre hat die globale Automobilindustrie begonnen, die Elektromobilität als ihren Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu nutzen. Vorzeigeprodukte wurden entwickelt und Allianzen geschmiedet, um den großen Herausforderungen im Hinblick auf Batterietechnologien, Antriebskomponenten und Elektronik gerecht zu werden.

„Elektroantrieb + SUV“ = Basis der MMC-Strategie

Für die Mitsubishi Motors Corporation (MMC) ist das Thema Elektromobilität bereits seit Oktober 1966 Teil der Unternehmensstrategie.

Parallel dazu hat die stark wachsende (und vorhersehbare) Popularität von SUV-Fahrzeugen inzwischen fast alle Hersteller auf einen Zug aufspringen lassen, mit dem Mitsubishi ebenfalls schon lange unterwegs ist – noch dazu als ausgewiesener Allradspezialist, der schon 1933 den damals zukunftssträchtigen PX33 4WD-Torpedo auf die Straße brachte. Eine weitere Innovation folgte 1982 mit der ersten Generation des Pajero (in anderen Ländern auch: Montero bzw. Shogun), die neben der Leistungsfähigkeit im Gelände zusätzlich eine lifestyleorientierte Note in die Offroadwelt brachte.

Ein Ergebnis dieser Trends und Marktentwicklungen ist der neue Plug-in Hybrid Outlander, Modelljahr 2019 – jüngster Vertreter einer langen Ahnenreihe von Mitsubishi-Elektrofahrzeugen und Allrad-SUVs.

Marktführer

Seine Weltpremiere gab der Plug-in Hybrid Outlander auf dem Pariser Autosalon 2012. Im Oktober 2013 folgte die Markteinführung, zunächst in einigen ausgewählten europäischen Ländern (Niederlande, Skandinavien, ...).

Als Wegbereiter eines völlig neuen Automobilgenres machte sich der innovative Japaner schnell einen Namen, dem europäischen SUV-Segment verlieh er mit Absatz-Meilensteinen von 50.000 (November 2015) beziehungsweise 100.000 Einheiten (Januar 2018) gar eine neue Dimension. Auf der Basis dieses Erfolges sowie durch kontinuierliche Weiterentwicklung avancierte er in den

Jahren 2015, 2016 und 2017* – über alle Marken und Segmente hinweg – zum meistverkauften Plug-in-Hybridfahrzeug Europas.

Trotz zunehmenden Konkurrenzdrucks durch die ständig wachsende Zahl von Wettbewerbern konnte der Plug-in Hybrid Outlander seinen Erfolgsweg fortsetzen. Im Fiskaljahr 2017 positionierte er sich als Nummer seiner Klasse in Großbritannien, Norwegen oder Spanien und behauptete sich auch in Märkten mit starker einheimischer Konkurrenz wie Schweden oder Deutschland.

*Quelle: JATO Dynamics

Insgesamt trug das Technologie-Flaggschiff von Mitsubishi im Zeitraum Januar bis Dezember 2017 in dieser Marktregion mit 13 Prozent zum kombinierten Elektro-/Hybrid-Anteil bei; der Beitrag zum kombinierten SUV-Anteil innerhalb des Modellmixes der Marke lag bei 77 Prozent.

Globale Expansion

Inmitten hitziger Debatten in Europa über die Zukunft des Dieselmotors und – generell – über den Platz des Automobils in der zukünftigen Gesellschaft hat der europäische Verkaufs-Meilenstein von 100.000 Einheiten des Plug-in Hybrid Outlander (Januar 2018) eine Ambition von Mitsubishi als gelungen bestätigt: nämlich denen, die an der Spitze des Wandels vorangehen wollen, entsprechende Möglichkeiten zu bieten.

Den Großteil dieses Absatzvolumens hat zwar Europa aufgenommen, dennoch geht die Geschichte des Plug-in Hybrid Outlander über diese Verkaufsregion weit hinaus.

So vergrößerte im Dezember 2017 die Markteinführung in Nordamerika (Kanada, USA) die Reichweite der MMC-Produktstrategie „EV + SUV“.

Auch Schwellenländer mit wachsendem Bedarf nach individueller Mobilität will Mitsubishi unterstützen und gleichzeitig – in Ländern wie Indonesien, Vietnam oder Costa Rica – Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Umwelt durch Pilotprojekte begrenzen.

Hohe Wertigkeit für den Gesamtkonzern

Der Plug-in Hybrid Outlander ist nicht nur das jüngste Kapitel einer dreifachen Mitsubishi-Saga, die 1936 begann (Allradantrieb) und sich in den Jahren 1966 (Entwicklung von Elektrofahrzeugen) und 1982 (erste Generation Pajero) fortsetzte. Er repräsentiert auch einen der wichtigsten Unternehmenswerte, die MMC in die Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz einbringt – neben starker

Präsenz in der ASEAN-Marktregion sowie ausgewiesener Expertise in den Bereichen Allradantriebe und Pick-up-Trucks.

Seit dem Beitritt in die Allianz (20. Oktober 2016), die zuvor schon der weltweit größte Hersteller von Elektrofahrzeugen war, hat Mitsubishi diese mit dem Plug-in Hybrid Outlander zusätzlich gestärkt. Zusammen mit Mitsubishi ist der Konzern heute unangefochtener Marktführer in den Technologiebereichen elektrische und Plug-in-Hybridantriebe.

Auch für die kommenden Jahre plant Mitsubishi durch intelligente Ressourcennutzung der Renault-Nissan-Allianz die Markteinführung neuer Elektrofahrzeuge. Umgekehrt kann das Gesamtunternehmen auf die Technologieführerschaft und das Know-how von Mitsubishi im Bereich Plug-in-Hybrid-Elektroantriebe zurückgreifen.

Weltweit „grün“

Mit extrem emissionsarmen Fahrzeugen wie dem Plug-in Hybrid Outlander spielt Mitsubishi eine konstruktive Rolle auf dem Weg in die kohlenstoffarme Zukunft, zu der sich politische Entscheidungsträger auf der ganzen Welt durch Initiativen wie das Pariser Klimaabkommen verpflichtet haben.

Im Hinblick auf den weltweiten Trend zu emissionsärmeren Fahrzeugen und strengere Umweltauflagen hat Mitsubishi angekündigt, in sämtlichen Kernmodellen elektrifizierte Antriebslösungen anzubieten.

Der Plug-in Hybrid Outlander fungiert damit als Vorreiter der konsequent umgesetzten Mitsubishi-Produktstrategie „EV+SUV“, nach der SUV-Architekturen mit EV-Antriebssträngen kombiniert werden – von vollelektrisch für Klein- und Kompaktwagen bis hin zur MMC-eigenen, EV-basierten Plug-in-Hybridlösung für größere Fahrzeuge.

Bis zum Ende des mittelfristigen Businessplans „Drive for Growth“ im Fiskaljahr 2019 erwartet Mitsubishi, dass die fünf weltweit meistverkauften Modelle (SUV, 4WD, Plug-in-Hybrid-Elektro) 70 Prozent des Gesamtabsatzes ausmachen werden. Im Zuge der Umstellung auf emissionsärmere Modelle kündigte das Unternehmen außerdem an, ab 2020 für seine Kernmodelle elektrische Lösungen anzubieten – einschließlich eines elektrischen Mini-(„Kei“-)Cars.

TECHNOLOGIE

„Intrinsischer“ Elektroantrieb

Seit die Mitsubishi-Gruppe vor mehr als einem Jahrhundert mit dem Modell A ihr erstes Automobil produzierte, hat das Autogeschäft des Unternehmens ambitionierte Ziele verfolgt – und dabei neue Fahrzeuggenres und zukunftsweisende Technologien entwickelt. Eine fortschrittsorientierte Ausrichtung, die sich nach der offiziellen Gründung der Mitsubishi Motors Corporation im Jahr 1970 fortsetzte und heute durch das Technologie-Flaggschiff des Unternehmens, den Plug-in Hybrid Outlander, auf beeindruckende Art verkörpert wird. Der ist

- zum Zeitpunkt der Bekanntmachung im Jahr 2012 das weltweit erste, von einem Volumenhersteller angebotene Plug-in-Hybrid-SUV mit zwei Motoren ...
- ... und nach wie vor das einzige auf einer Elektroauto-Architektur basierende Plug-in-Hybridfahrzeug (im Gegensatz zu nachträglich elektrifizierten Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren).

Nach der betont technikaffinen „Early Adopter“-Käufergruppe (ab Anfang 2013) hat der Plug-in Hybrid Outlander im Vergleich mit etablierten Wettbewerbern eine immer stärker wachsende Zahl von Mainstreamkunden für sich gewinnen können.

Kern seines hohen Nutzenwerts – und Ursache für diese positive Resonanz des Marktes – ist die einzigartige Architektur des Fahrzeugs.

Eigener Weg zur Elektrifizierung

Im Gegensatz zu dem branchenweit bevorzugten Ansatz nachträglich elektrifizierter ICE-Architekturen ist Mitsubishi den umgekehrten Weg gegangen und hat ein E-Fahrzeug entwickelt, das hauptsächlich von zwei Elektromotoren (vorn und hinten) angetrieben wird. Ein Benzinmotor und ein leistungsstarker Generator, die sich je nach Fahrbedingungen und/oder Ladezustand automatisch ein oder abschalten, ergänzen diese Konfiguration.

Die neuartige Architektur nutzt die mechanische Einfachheit von Elektrofahrzeugen (kein Getriebe, Drive-by-Wire-Steuerungen,) und kombiniert sie mit einer hochmodernen, von Mitsubishi entwickelten Antriebssteuerung. Die Vorteile dieses Konzepts kommen an mehreren Fronten zum Tragen: beim Packaging (kaum Kompromisse gegenüber ICE-Variante erforderlich) ebenso wie in puncto Leichtbau (bis zu 275 kg leichter als die Mitbewerber) oder bei der Effizienz.

Dieser eigenständige „elektrische Weg“ führte zu interessanten Entwicklungen:

- Die „maximale Leistung“ ist nur ein nomineller Wert, da Benzinmotor, E-Frontmotor, E-Heckmotor und Generator im realen Fahrbetrieb nie gleichzeitig mit maximaler Drehzahl aktiv sind; das Hybridsystem strebt vielmehr eine jederzeit optimale Balance beziehungsweise Kombination von Antriebs- und Fahrmodi an. Der Schwerpunkt liegt dabei – im Hinblick auf Fahrsituation, Batterieladezustand und Emissionsverhalten – immer auf den elektrischen Funktionen.

- Die Standardfunktion beim Fahrzeugstart ist der elektrische Fahrmodus. Die genannte elektrische Reichweite von 45 Kilometern (WLTP) ist nie sequenziell (zum Beispiel: 45 Kilometer, danach nichts mehr), die Antriebssteuerung wechselt stattdessen permanent zwischen Fahren und Aufladen, vor allem im Modus SAVE.

- Das Mitsubishi-Hybridsystem ist „intrinsisch“, das heißt: Ausgehend von dem Umstand, dass die elektrische Reichweite von 45 Kilometer (WLTP) für die meisten täglichen Fahrten in Europa ausreichen, erlaubt die Prozesssteuerung 89 Tage rein elektrisches Fahren. Am 90. Tag leuchtet ein Warnlicht im Armaturenbrett auf und der Benzinmotor wird zum Schutz des Einspritzsystems vom Betriebssystem PHEV OS automatisch gestartet.

- Das System arbeitet vollautomatisch und absolut zuverlässig, der Fahrer hat lediglich die Wahl aus folgenden Funktionen:
 - elektrischer Fahrmodus (EV Mode), falls gewünscht oder erforderlich.
 - SAVE-Modus: bevorzugte Funktion für Erhalt des Batteriespeichers.
 - CHARGE-Modus: Aktivierung des Ladevorgangs, wenn keine Stromquelle verfügbar ist. Dieses System ist auf neue Regelungen in Städten zugeschnitten, die in einigen Zonen nur Null-Emissions-Fahrzeuge zulassen. Der Fahrer des Plug-in Hybrid Outlander kann in den Hybrid-Modi in den Außenzonen fahren und innerhalb City in den rein elektrischen Fahrmodus wechseln.
 - Per Schaltwippen hinter dem Lenkrad lassen sich Motorbremswirkung und Rekuperation modulieren – ohne das ungewohnte Pedalgefühl, das die meisten Autos mit regenerativem Bremssystem haben.

- In der Standardausstattung stehen mehrere Lademöglichkeiten zur Verfügung:
 - o Reguläres Laden: 4,0 Stunden – Wechselstrom 230 V/16 A
oder ± 5,5 Stunden bei 230 V/10 A
 - o Schnellladung (CHAdeMO Standard – 25 Minuten für 80 % Ladung*)
 - o CHARGE-Modus
 - o Regeneratives Bremsen (5 Stufen)
- * 80 %, um mit den restlichen 20 % Kapazitätsreserve auch Energie aus regenerativen Bremsungen speichern zu können.

Drei Fahrmodi

Der Outlander PHEV bietet drei automatisch vom Hybrid-Betriebssystem gemanagte Antriebsmodi und ein elektrisches Permanent-Allradsystem:

- o Elektrischer Fahrmodus (bis zu 135 km/h)
 - Antrieb über elektrische Front- und Heckmotoren
 - Energiequelle: Fahrbatterie
- o Serieller Hybridmodus
 - Antrieb ebenfalls über elektrische Front- und Heckmotoren.
 - Benzinmotor aktiv, treibt den Generator zum Aufladen der Fahrbatterie an.
 - Automatische Aktivierung für max. 3-10 Minuten bei starkem Beschleunigen, Bergauffahrt oder niedrigem Batterie-Ladestand.
 - Systemvorspannung, um so oft wie möglich in den „Pure EV“-Modus zurückschalten zu können.
 - Motor wird auch punktuell und automatisch aktiviert, um den Katalysator in optimalem Zustand zu halten sowie nach 89 Tagen rein elektrischer Fahrt (Schutz des Einspritzsystems).
- o Parallelhybrid-Modus
 - Antrieb der Vorderräder (via „Multi-Mode“-Front-Transaxle-System) durch den Benzinmotor.
 - Benzinmotor unterstützt Front-E-Motor, Antrieb der Hinterräder durch den Heck-E-Motor.
 - Automatische Aktivierung bei hohen Geschwindigkeiten.

- Systemvorspannung, um so oft und schnell wie möglich in den seriellen Hybridmodus (unter 135 km/h: in den Pure EV Modus) zurückschalten zu können.
- Einsatz des Benzinmotors auch zum Laden der Batterie via Generator unter Nutzung der hohen Drehmomentreserven.

Über das Fahren hinaus

Im Zusammenhang mit dem Energiemanagement ist die EV-basierte Architektur des Plug-in Hybrid Outlander mit weiteren wesentlichen Vorteilen verbunden:

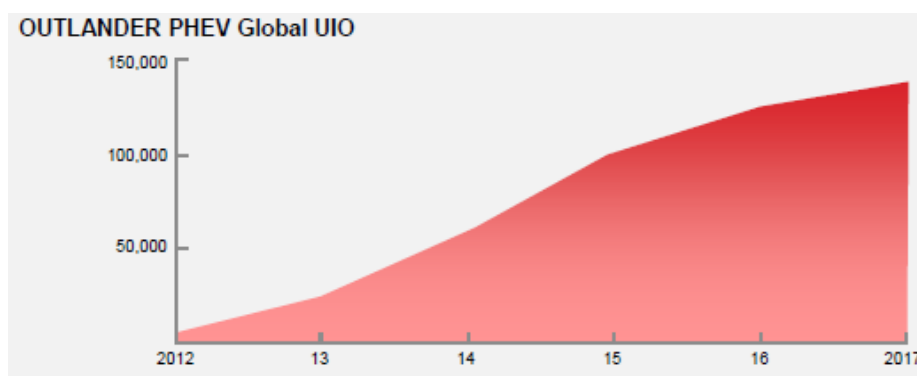
- Zwei 1.500-Watt-Stromanschlüsse (hinter der Mittelkonsole für die Fondpassagiere und im Kofferraum) zum Betreiben externer 230-Volt-Geräte in Outdoor-Umgebungen ohne Stromnetzzugang.
- Energiekapazität des Fahrzeugs ausreichend, um bei voll geladener Batterie und vollem Kraftstofftank einen durchschnittlichen Haushalt maximal zehn Tage lang mit Strom zu versorgen. Ein einzigartiges Merkmal, dessen Nutzen sich bei Naturkatastrophen in Japan bereits gezeigt hat.
- Zu den herausragenden Merkmalen der Mitsubishi-Plug-in Hybridtechnologie gehört, dass diese über ihre Batterien Gleichstrom an Haus, Gemeinde und Stromnetz abgeben kann – eine Fähigkeit, die das Tor zu einer neuen Ära des Energiemanagements öffnet. Als de facto einziger Vertreter seines Segments ist der Plug-in Hybrid Outlander außerdem bereits heute mit so genannten intelligenten Stromnetzen („Smart Grids“) kompatibel. Mitsubishi erwartet in den kommenden Jahren die schrittweise Einführung solcher V2H-Systeme (Vehicle-to-Home) und ist in verschiedenen Ländern an entsprechenden Demonstrationsprogrammen beteiligt.

Der neue Plug-in Hybrid Outlander

Modelljahr 2019

Konsolidierung

Mit weltweit 150.000 verkauften Einheiten des Plug-in Hybrid Outlander seit 2013 hat Mitsubishi in einem vollständig neuen Marktsegment solide Präsenz aufgebaut und sein Markenprofil im SUV-Bereich gestärkt.



Fünf Jahre nach der Markteinführung und dem großen Update zum Modelljahr 2019 ist der Plug-in Hybrid Outlander zum Flaggschiff der Marke Mitsubishi avanciert – als ein Erfolgsmodell in führender Marktposition, das Kundenbedürfnisse ebenso souverän erfüllt wie neueste Umweltvorschriften.

Positives Kundenfeedback

Seit der Markteinführung des Plug-in Hybrid Outlander verfügt Mitsubishi wie kein anderer Hersteller über eine breite Kundenbasis und pflegt den ständigen Dialog mit Fahrzeugbesitzern. Dies wiederum hat die verschiedenen Modellpflege- und Überarbeitungsstufen (einschließlich der Updates zum Modelljahr 2019) vorangetrieben und das Sammeln wertvoller Informationen für zukünftige Entwicklungen ermöglicht.

Die wichtigsten Rückmeldungen durch die europäischen Kunden lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Geschmeidiges Fahren mit nahtlosen, nahezu unmerklichen (automatischen) Übergängen zwischen den Fahrmodi.
- Niedrige Betriebskosten, signifikante Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs.
- Geräumigkeit und Raumausnutzung, Sicherheit.
- Vielseitigkeit (Permanent-Allradsystem, 1.500 kg Anhängelast, hohe Langstreckentauglichkeit, Ladevolumen,), dadurch für privaten und beruflichen Einsatz gleichermaßen geeignet.
- Design.

Andererseits äußerten europäische Kunden auch Verbesserungswünsche. Diese betrafen mehrheitlich:

- Leistung und Laufruhe des bisherigen 2,0-Liter-Benzinmotors.
- Zusätzliche Möglichkeiten beim Fahren im rein elektrischen Modus.
- Handlingpräzision und Fahrkomfort.
- Zusätzliche Allradfunktionen.

So ist der neue Plug-in Hybrid Outlander auch das Ergebnis umfangreicher Datenanalysen und Kundendialoge in Europa – mit folgenden Highlights:



Im Detail:

Antriebsstrang „2.0“

Unter Beibehaltung des Grundaufbaus wurde der gesamte Antriebsstrang einer umfassenden „2.0“-Entwicklung unterzogen, um die zum Teil radikalen Kundenwünsche umzusetzen:

- **Neuer 2,4-Liter-Atkinson-Benzinmotor:**
 - o Der in der Automobilindustrie selten verwendete, meist für Hybrid- oder Plug-in-Hybridfahrzeuge eingesetzte Atkinson-Motorzyklus bietet durch seinen

verlängertem Expansionshub eine wesentlich höhere thermische Energieeffizienz als herkömmliche Otto-Verbrennungsmotoren.

- Die Hubraumerhöhung von 2,0 auf 2,4 Liter beim Plug-in Hybrid Outlander/Modelljahr 2019 bietet die Möglichkeit, den Motor in einem insgesamt niedrigeren Lastbereich arbeiten zu lassen, in dem der Atkinson-Zyklus in Kombination mit der variablen Ventilsteuerung MIVEC de facto die Motorleistung erhöht.
- In Kombination mit dem größeren Hubraum des 2,4-Liter-Benzinmotors (Modelljahr 2019) ergeben sich ein höheres Drehmoment (vor allem bei niedrigen Drehzahlen), verbessertes Geräusch- und Schwingungsverhalten (NVH), stärkere Beschleunigungswerte aus niedrigen und mittleren Drehzahlen sowie niedrigere Gesamtwerte für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen:

EU-Spezifikationen	Plug-in Hybrid Outlander Modelljahr 2018	Plug-in Hybrid Outlander Modelljahr 2019
Motorleistung (kW/PS) bei Drehzahl (1/min)	89/121 bei 4.500	99/135 bei 4.500
Max. Drehmoment (Nm) bei Drehzahl (1/min)	190 bei 4.500	211 bei 4.500

- **Niedrigeres Geräuschniveau:**

- Parallel zur Einführung des neuen 2,4-Liter-Atkinson-Triebwerks wurden weitere Optimierungsschwerpunkte bei der Reduzierung von Motorgeräuschen gesetzt (doppelwandige Ausführung von Abgaskrümmer/Katalysator, neuer Luftfilter, zusätzliche Masseplatte am Auspufftopf, ...).

- **Leistungsstärkere E-Komponenten und neue Funktionen:**

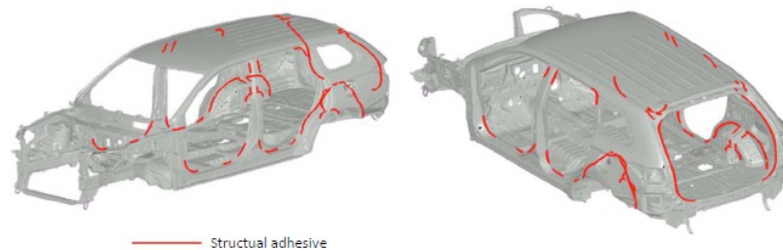
- Generator: Leistungserhöhung um 10 %.
- Heck-E-Motor: Leistungserhöhung auf 70 kW (95 PS).
- Fahrbatterie: Erhöhung von Leistung (+10 %) und Kapazität (neue Zellen) auf 13,8 Ah.
- Batteriebeheizung: hält die Fahrbatterie in Betrieb, während das Fahrzeug an eine Ladestation angeschlossen ist; auch während der Fahrt einsatzbereit.
- Zellen-Spannungsausgleich zur Entladung mit V2H-Gerät („Vehicle-to-Home“) via Schnellladeport.
- Direktstromversorgung von Klimaanlage, Zubehör, etc. vom Ladepunkt aus während des Ladevorgangs.

- Hybrid-Betriebssystem mit neuem Mapping.
- Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit im elektrischen Fahrmodus von 125 auf 135 km/h.
- Neues Instrumentendesign (Motorleistung kW, Rekuperationsleistung, ...).

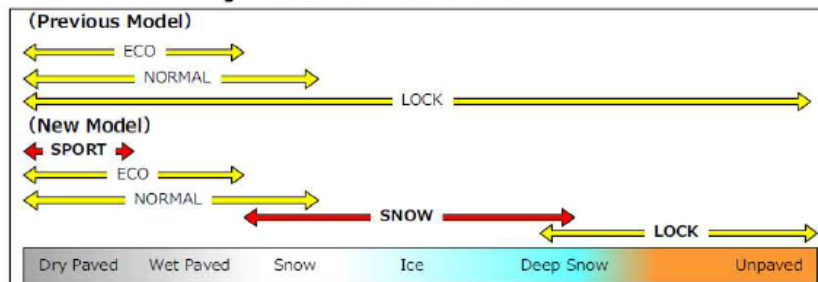
Nachgeschärfte Fahrdynamik

Um der Konzeption des Plug-in Hybrid Outlander als qualitativ hochwertiger Allrounder bestmöglich gerecht zu werden, wurde zum Modelljahr 2019 auch das Chassis des Fahrzeugs weiter optimiert:

- **Strukturelle Klebe-/Schweißtechnik** zur Erhöhung beziehungsweise Verbesserung von Karosseriesteifigkeit und fahrdynamischen Eigenschaften wie der Lenkstabilität.



- **Upgrade der Allradsteuerung S-AWC** durch zusätzliche Fahrmodi (SPORT, SNOW):



- Die vom World-Rallye-Car Lancer Evolution abgeleitete Allradsteuerung Super-All Wheel Control (S-AWC) bietet noch mehr Leistung und Flexibilität:
 - Neuer SPORT-Modus: sportlichere Beschleunigung und bessere Traktion bei hohen Kurvengeschwindigkeiten.
 - Neuer SNOW-Modus: besseres Anfahren aus dem Stand und Kurvenstabilität auf rutschigem Untergrund.

- **Chassis-Tuning:**

- Lenkung: Verbesserungen in Rückmeldung und Lenkgefühl:
 - Erhöhtes Hubverhältnis (= Zahnstangenhub im Lenkgetriebe pro Lenkradumdrehung) mit entsprechender Neuprogrammierung der elektrischen Servounterstützung.
- Stoßdämpfer: Anpassung an das geänderte Lenkverhalten sowie Verbesserung des Fahrkomforts unter Beibehaltung der Gesamtstraffheit:
 - Optimierte Dämpfungskräfte von vorderen Federbeinen und hinteren Stoßdämpfern.
 - Hintere Stoßdämpfer mit vergrößertem Zylinderdurchmesser für mehr Federungskomfort bei niedriger Geschwindigkeit.
- Traktionskontrolle: optimierte Steuerlogik für verbesserte Bergauffahrleistung durch effizientere Nutzung des Heck-Antriebsmoments – ohne Beeinträchtigung der Fahrstabilität.
- Bremsen: belüftete 17-Zoll-Scheibenbremsen vorn (vorher: 16 Zoll).

Gereiftes Design

Drei Jahre nach einem sehr erfolgreichen Facelift mit verändertem optischen Auftritt zum Modelljahr 2016 geht der Plug-in Hybrid Outlander des Modelljahres 2019 einen subtileren Weg: Selbstbewusst, kraftvoll und zugleich dezent verkörpert er Marktpräsenz, Identität und seinen Status als neues Flaggschiff der Marke:

- **Neues Frontdesign:** Frontgrill, Stoßfänger, Nebelscheinwerfer-Einfassungen, LED-Fernlicht in Hightech-Optik.



- **Neues Heckdesign:** Größertes Heckstyling-Element, großer Dachspoiler.
- **Neue Räder:** 18-Zoll-Leichtmetall-Speichenräder in kontrastierender Zweifarb-Ausführung
- **Neue Vordersitze:** konturierte Form mit verbesserter Abstützung; auch erhältlich in einer neuen, hochwertigen Lederausführung in Schwarz, kombiniert mit gesteppten Türverkleidungen (exklusiv für die Topausstattung).

Edle Features

Nicht zuletzt spiegelt sich in der Vielzahl kleinerer Funktions- und Designfeatures, die das Profil des Plug-in Hybrid Outlander als souveräner „Quality Allrounder“ zusätzlich schärfen, das Echo des europäischen Kundenfeedbacks wider: Dazu gehören

- Kippschalter für die S-AWC-Allradsteuerung,
- separater Schalter für den Fahrmodus SPORT,
- neue Schalteranordnung (EV-Modus, CHARGE-Modus, SAVE-Modus, Warnblinkanlage, ...).
- ergonomisch optimierte Instrumente und Anzeigen,
- USB-Anschlüsse mit verbessertem Zugang,
- neue elektrische Fensterheberschalter,
- größere Kilima-Luftausströmer im Fond,
- neues Material für Zierapplikationen,
- usw.
