



## Fahrbericht Mitsubishi Outlander 2.0 Invite 2WD



# Vollpension zum FP-Preis

## DATEN-KARTE

**Motor:** 16V-Vierzyl.-Benziner,

1.998 ccm, Euro 5b

**Leistung:** 110 kW/150 PS bei 6.000/min**Drehmoment:** 195 Nm bei 4.100 – 4.200/min**Spitze:** 190 km/h**Testverbrauch:** 8,2 l ROZ 95/100 km**Normverbrauch:** 6,8 l ROZ 95/100 km**CO<sub>2</sub>:** 157 g/km**L/B/H:** 4.655/1.800/1.673 mm**Leergewicht:** 1.380 kg**Gesamtgewicht:** 1.985 kg**Preis:** € 21.990,- (statt 24.990,-) inkl. 8% NoVA und 20% MwSt., gültig bis 31.12. 2013

Auf den ersten Blick ist die Basisversion des Mitsubishi Outlander von den nobleren Modellen kaum zu unterscheiden, zumal die 16-Zoll-Alus zum Serienumfang gehören. Metallic kostet freilich Aufpreis. Übrigens: Was wie Breitstrahler aussieht, ist in Wirklichkeit das Tagfahrlicht (Bilder: WRD)

Jubiläen sind was Schönes. Besonders dann, wenn Autokäufer davon profitieren. Aktuelles Beispiel: 35 Jahre Mitsubishi Österreich. Anlass genug für Importeur Denzel, mit tollen Jubiläums-Nachlässen zu locken. Beim noch taufischen Outlander III sind es satte 3.000 Euro. Die machen sich vor allem beim Einstiegsmodell des sehr geräumigen Kompakt-SUV bemerkbar: Der 150-PS-Benziner mit fünf Sitzplätzen und Frontantrieb wird um sensationelle 21.990 Euro feilgeboten. Aber nur noch bis Ende des Jahres. Dann ist Schluss!

Erst vor einem Jahr kam der Mitsubishi Outlander in dritter Generation auf den Markt. Gleich darauf brillierte er beim EuroNCAP-Crashtest – nicht zuletzt dank seines intelligenten Leichtbaus mit steiferer Rohkarosserie, wodurch er gegenüber dem Vorgänger um 100 kg abgespeckt hat. Weitere gut 100 kg leichter ist der Outlander, wenn man ihn lediglich mit Front- statt Allradantrieb bestellt. In der 2WD-Variante ist er jedoch nur als Benziner und in Grundausstattung lieferbar. Klingt nach Verzicht, ist aber nicht so, weil alle wichtigen Sicherheits-Goodies an Bord sind. Dass manche Features fehlen, erkennt man eigentlich nur an den vielen Leertasten. Wenn überhaupt, vermisst man eine Gepäckraum-Abdeckung sowie Parksensoren für hinten. Even-

tuell auch noch Nebel-Scheinwerfer, nachdem jetzt der November einzieht. Doch immerhin: Ein Tempomat ist ebenso serienmäßig dabei wie eine Klima-Automatik. Und auch ein CD/MP3-Radio, dessen Klang aber eher an einen „Volks-empfänger“ erinnert.

Kernig klingt dagegen der Ottomotor, dessen 150 Pferde das – wie erwähnt – relativ leichtgewichtige SUV ordentlich auf Trab halten. Außerdem gefällt das problemlos schaltbare Fünfgang-Getriebe, wengleich bei Tempo 130 schon rund 3.600 Touren anliegen. Eine sechste Fahrstufe findet sich ausschließlich bei den nominell gleich starken Diesel-Versionen. Andererseits verfügt bereits der Basis-Outlander über eine Start-Stopp-Funktion und einen ebenfalls Sprit spa-



Als variablen Siebensitzer gibt es den Outlander auch. Dann schlägt er aber mit mindestens 32.790 Euro zu Buche (Jubiläumspreis für den 2.2 DI-D Intense+ 4WD)

renden Eco-Modus, der die Fahrleistungen nur minimal eindämmt. Mitunter wird die Traktion der Vorderräder aber selbst im Eco-Modus auf eine harte Probe gestellt. Klar: Bei Nässe, Glätte oder Kavaliertarts wirkt ein SUV mit 4WD-Antrieb weitaus souveräner. Doch

wem der Frontantrieb nicht genügt, muss beim Outlander mindestens 8.500 Euro mehr veranschlagen. Okay, der Benziner mit CVT-Getriebe kostet „bloß“ sieben Tausender mehr, aber die stufenlose Automatik ist nicht jedermanns Sache. Genug genörgelt. Der Reiz des Basismodells liegt ja nicht allein im niedrigen Preis begründet. Man fühlt sich im „Billig“-Outlander nämlich alles andere als billig aufgehoben. Schließlich offeriert der Fünfsitzer dieselben großzügigen Platzverhältnisse wie seine teureren Brüder: Die Beinfreiheit im Fond ist geradezu fürstlich und der Laderaum mit 591 Litern (erweiterbar auf 1.681 Liter) äußerst üppig geraten. Einwandfrei präsentiert sich außerdem die Verarbeitung des Interieurs.

Last but not least: Fahrsicherheit und Lenkung sind tadellos für ein Frontantriebs-SUV. Und auch über den Federungskomfort lässt sich nicht klagen. Vielleicht könnte er noch ein bisschen Feinabstimmung vertragen. Aber das ist schon Jammern auf 40.000-Euro-Niveau – und nicht auf sagenhaften 21.990!

Werner R. Deutsch

(www.Auto-Kaufberatung.at)



Seit Kurzem hat Toyota mit dem Hiace-Nachfolger ProAce wieder einen Transporter im Programm. Als Kastenwagen verdaut der Japaner je nach Version 5.000 bis 7.000 Liter. Alternativ ist er außerdem als universelle Doppelkabine (Foto) erhältlich. Die Nettopreise beginnen bei 21.000 bzw. 25.600 Euro. Motorisch stehen drei Diesel mit 90, 128 oder 163 PS zur Wahl, wobei der stärkste auch mit Automatik verfügbar ist. Serienmäßig ist jeder ProAce u. a. mit ESP ausgerüstet. Zum Marktstart gibt es die Option Klima & beheizbare E-Außenspiegel um günstige 975 Euro netto. Der Newcomer basiert auf dem PSA-Duo Citroën Jumpy (als Kleinbus „Multispace“ demnächst im GASTRO-Test) und Peugeot Expert (Bild: Toyota)

