

Stromer und Stromspender

Plug-in-Hybride (PHEV) wie der Mitsubishi Outlander werden für Firmenwagenfahrer interessant. Obwohl der Wagen mindestens 31.935 Euro kostet, muss nur ein „Kleinwagen“ versteuert werden. Der erste Eindruck.

AUTOFLOTTE-TIPP

Mitsubishi Outlander PHEV

Preis ab: 31.935 Euro

R4/2.360 cm³ | 99 kW/135 PS 10,5 s |

170 km/h | 1,8 S auf den

ersten 100 km | 40 g/km

E-Motoren: Front 60 kW, Heck 70 kW

57 km Reichweite im E-Modus

4.695 x 1.800 x 1.710 mm

451–1.590 Liter | **Effizienz: A+**

Wartung: 20.000 km/jährlich

HK | TK | VK: 16 | 25 | 23

Garantie: 5 Jahre/100.000 km

Batterie: 8 Jahre/150.000 km



Foto: Thomas Maier

Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride können sich nicht nur fürs Taxigewerbe rechnen. Firmenwagenfahrer profitieren seit Januar von der 0,5-Prozent-Versteuerung

Zehn Autos hintereinander, letzte Instruktionen per Funk und die Erprobungsfahrt in Garmisch-Partenkirchen kann beginnen. Der Mitsubishi Outlander hängt anfangs am Gas oder richtiger: an den beiden E-Motoren. Das elektrische Doppelherz (ein E-Motor mit 82 PS bedient die Vorderachse, der zweite mit 95 PS ausschließlich die Hinterachse) ermöglicht gleichmäßiges Fahren bis zu einer Geschwindigkeit von 135 km/h – schneller, als in den meisten Ländern erlaubt ist. Freilich sind bei der Fahrweise im Elektrobetrieb die – laut WLTP – möglichen 57 Kilometer unmöglich, aber dafür ist das Fahrzeug auch nicht gedacht. Eher für Personen, die meist kürzere Distanzen fahren.

Sollte mehr Vortrieb nötig sein, schaltet sich der 2,4-Liter-Benzinmotor mit 135 PS nahtlos hinzu. Die Systemleistung summiert sich auf 224 PS und der Allradantrieb ist auch stets mit dabei. Schwindet die Kapazität des 13,8-kWh-Akkus, der sich unter den Sitzen befindet, kann beim Rekuperieren Energie zurückgewonnen werden.

Dafür stehen insgesamt sechs Stufen zur Verfügung, die sich per Lenkrad-Paddles beeinflussen lassen.

Via Haushaltssteckdose mit 230 Volt und abgesichert mit zehn Ampere (üblich) nimmt eine Komplettladeung laut Hersteller etwa 5,5 Stunden in Anspruch; die Schnellladedauer mittels Chademo-Stecker beträgt 25 Minuten. Alternativ lässt sich eine leere Batterie auch mit dem Verbrenner (ineffizient) wieder aufladen.

Kann Strom spenden

Stolz ist man bei Mitsubishi auf die Möglichkeit, dem Outlander elektrischen Strom entnehmen zu können. Dies ermöglichen zum einen zwei 230-V-Steckdosen im Fahrzeug, eine im Kofferraum und eine im Fond. Zum anderen ist der Outlander Plug-in-Hybrid eines der wenigen Fahrzeuge auf dem deutschen Markt, die über bidirektionales Laden in die häusliche Stromversorgung integriert werden können. Bis zu zehn kWh kann der Outlander in ein

Stromsystem einspeisen. Dass dieses SUV ein „E“ auf dem Kennzeichen tragen darf, verdankt es seinem CO₂-Ausstoß von 40 Gramm auf den ersten 100 Kilometern, von denen er im Idealfall fast 60 Kilometer ohne Benzin unterwegs sein könnte.

Das Elektroauto ist ohne die entsprechende Infrastruktur jedoch nur ein Baustein der E-Mobilität. Experten verdeutlichen dies im Anschluss an die Testfahrt und klären über gerade entstehende Ladeinfrastruktur und Lademanagementsysteme auf, die bereits existieren. Dass Elektroautos tatsächlich für Flottenbetreiber interessant sind, liegt neben der verfügbaren Ladeinfrastruktur und der bereits oft vorhandenen Alltags-Reichweite der Fahrzeuge, seit Januar auch an der steuerlichen Attraktivität. Dienstwagenfahrer versteuern lediglich den halben Satz – ihre monatliche Belastung sinkt also von einem auf nur noch 0,5 Prozent. Somit gibt es beispielsweise den Mitsubishi Outlander Plug-in-Hybrid zum Preis eines VW Golf mit Basismotorisierung. *Thomas Maier*