

Erfahrungs- / Erstbericht nach 7.500KM

Mitsubishi Outlander III
2.0L 4WD CVT, INVITE



Bild zur Verwendung freigegeben siehe Wikipedia: User [DY5W-sport](#)

Der genannte Bericht ist mein persönlicher Erfahrungsbericht und spiegelt NICHT die Erfahrung anderer Fahrer oder die Erfahrung öffentlicher Test`s wieder.

DIESER ERFAHRUNGSBERICHT IST AUSSCHLIEßLICH FÜR DIE VERÖFFENTLICHUNG IN FOLGENDEM FORUM VORGESEHEN.

www.Outlander-Forum.de

WEITERER UPLOAD SOWIE DIE VERÖFFENTLICHUNG BEDARF SCHRIFTLICHER GENEHMIGUNG DES ERSTELLERS

DATEN AM TAG DER BEWERTUNG

Erstzulassung: 29.09.2013

Kilometerstand: 7.500km

Durchschnittsverbrauch: 8,2 Liter (Kraftstoff „Super E5, ROZ95“), kein E10 oder V-Power etc.
4 WD AUTO
ECO-MODE
bei tägl. einfacher Strecke ~85km, vorwiegend Berge
(ca. 7km Landstraße (davon ca. 5Km Stadtverkehr),
40Km Bundesstraße, 40 KM Autobahn)

Fahrzeugelektronik:

+ **Bluetooth Freisprecheinrichtung**

*****[4 v. 5 Sternen]

Nach anfänglichen Schwierigkeiten der Konfiguration des Handy`s und der Umgewöhnung an Sprachbefehlen mit guter Anleitung aus dem Handbuch möchte ich hier insbesondere die durch Dritte bestätigte SEHR GUTE Sprachqualität erwähnen. Auch die Bedienung über Lenkrad ist schnell selbsterklärend und führt zu Routine. + Keine Systemseitige Störung bislang in Kombination mit HTC (One und One Mini)

Nachteilig empfinde ich:

- Umständliche Handy Bluetooth Konfiguration mittels Sprachbefehle [-1 * Stern]

+ **Radio / MP3 / USB- Anschluss [kein MMCS !, kein Rockfort Fosgate ! kein DAB]**

RADIO / MP3 / Sound

*****[3 v. 5 Sternen]

Es gibt nicht viel zu meckern. Gut ablesbar und funktionell „einfach“ gestaltet in der Bedienung aber ein wenig umständlich in der Menüführung der MP3- Ordner des MP3- USB-STICKES. Lobenswert finde ich, dass man über die Freisprecheinrichtung mit dem Sprachbefehl „Wiedergabe“ oder „Wiedergabeliste“ unter Nennung z.B. des Künstlers od. Albumnamens den direkten Absprung in die Wiedergabe schafft (ohne manuell über Drücken der entsprechenden Tasten am Radio selbst). Die USB- Stick Erkennung (bei mir 32 GB Stick) zusammen mit der Ladezeit der Alben ist entsprechend schnell im Vergleich zu „MP3- Billigradios mit USB“. Anzumerken ist der Sound der Standartlautsprecher (Kein Rockfort): Für Musikliebhaber klassischer Musik sowie harter kraftvoller Bässe nicht unbedingt empfehlenswert jedoch ausreichend bis gut für den „Standartmusikliebhaber“ ☺. Einzig nervig ist die BASSREGULIERUNG welche bei „Höherdrehen“ der Bässe gerne mal die Türverkleidungen mitrappeln lassen. Hier vermisse ich ein wenig „Türdämmung“ im Bereich der Türlautsprecher vorne. Fazit: Es tut was es soll. Solide und bislang ohne Störung

Nachteilig empfinde ich:

- dass bei jedem Autostart der Titel 1 im Album 1 wiedergegeben wird. Eine „Erinnerungsfunktion“ scheint es nach vielem Lesen nicht zu geben. [-1 * Stern]
- den doch zeitweise schlechten Radioempfang [-1 * Stern]
- rasselnde Türdämmung bei basslastigen Liedern [kein Stern Abzug]

USB- Anschluss

***** [5 v. 5 Sternen]

Innovativ in der Mittelkonsole versteckt, direkt neben einem weiteren 12V- Anschluss ist das Laden des Handys sowie der angeschlossene USB- Stick „versteckt“ und nicht für jeden frei sichtbar bei Blick in das Fahrzeuginnere. Damit entfällt auch das „nervige Blinken“ div. USB- Sticks an der Konsole bzw. auch das Schimmern nerviger Ladegeräte bei Handy`s.

+ Innenraumbeleuchtung

***** [4 v. 5 Sternen]

Das Fahrzeuginnere wird in meinen Augen ausreichend beleuchtet. Font, Rücksitz und Kofferraumdeckenleuchten garantieren eine hohe Lichtausbeute. Durch Druck auf das Lampenglas der 2- geteilten Lampen kann man manuell Fahrer / Beifahrerseite ausleuchten. (kein nerviges „Schaltersuchen“..) Die Abschaltautomatik bei Stellung bei Fahrzeugverschluss durch Fernbedienung arbeitet hier zuverlässig

Nachteilig empfinde ich:

Einen Stern Abzug muss ich leider für die Art „Kontrollleuchte für..?!?“ der Dachhimmelbeleuchtung im Font geben. Diese schimmert Orange und wird durch mich bei Nachtfahrten „ablenkend“ empfunden. [-1 * Stern]

+ Fahrzeugbeleuchtungseinrichtungen (Kein XENON !)

***** [4 v. 5 Sternen]

Tagfahrlicht integriert in die Nebelscheinwerfer sorgen für Sicherheit. Die Ab- und Anschaltautomatik wirkt für mich absolut zufriedenstellend und schnell in der Reaktionszeit (Tunneleinfahrten)Manuelles Eingreifen seltenst nötig. Die Standard-Fahrzeugglühlampen (1x HB3 für Fernlicht und 1x HB7 für Abblendlicht) sorgen für eine befriedigende Ausleuchtung der Straße. Bislang noch kein Glühlampenausfall. Der Ein- und Ausbau der Lampen im Motorbereich ist durchdacht und leicht zugänglich. Die Bedienungsanleitung zeigt hierbei Schritt für Schritt was zu tätigen ist. Die Abschaltautomatik bei Stellung [AUTO9 bei Fahrzeugverschluss durch Fernbedienung arbeitet auch hier zuverlässig

Nachteilig empfinde ich:

...lediglich hier könnte man ein wenig nachhelfen z.B. durch den Einbau höherwertiger Lampen (z.B. OSRAM Nightbreaker) für mehr Lichtausbeute.

...der Tausch der Blinkerleuchten in den Seitenspiegeln ist für ungeübte nicht einfach und erfordert das Werkstattgeschick eines Händlers.

Rundherum muss ich hierbei leider aufgrund den beiden Punkten 1 Stern abziehen

[-1 * Stern]

+ **STOP&GO**

***** [3,5 v. 5 Sternen]

Diese erkennt den aktuellen Fahrzeugzustand i.d.R. zuverlässig aber auch ab und an willkürlich. So kann es passieren, dass das Fahrzeug sich noch im absoluten Kaltmotorbereich befindet und bei Anhalten der Motor sich ausschaltet. Da ich kein Freund bin von ständigem An- und Aus vor Ampeln in kaltem Zustand, insb. wenn Klimaanlage + Licht + Radio + Handyladung + USB- Stick als Verbraucher an der Batterie (65 AH) zerren bin ich glücklich über den Schalter „AUS“ welcher nach ein wenig Übung gut zu erreichen ist. Ob es tatsächlich bei meiner Strecke bemerkbar macht im Verbrauch, wenn man 2 Minuten Stop&Go genutzt hat wage ich zu bezweifeln. Ich gehe bei der Bewertung hier aber von meinem Eindruck aus welcher durchaus nicht der Allgemeinheit entspricht. Für mich aber ein Grund, 1,5 Sterne in der Funktion abzuziehen.

+ **Klimaanlage/ Scheibenheizung / Spiegelheizung**

***** [5 v. 5 Sternen]

Hier gibt es volle Sterne von mir für mein Empfinden. Die Zweizonenregelung ist sehr komfortabel und auch das Aufheizen des Innenraumes ist schnell bei warmen Motor vollzogen. Die Kühlfunktion funktioniert entsprechend und auch die eingestellten Grade sind nach Nachmessen annähernd erreicht. Die Lautstärke der Gebläse hält sich für diese Fahrzeuginnenraumgröße in Ordnung und bei Erreichen der Temperatur leise. Spiegelheizung, Heckscheibenheizung und Frontscheibenbelüftung zur Verhinderung von Beschlag funktioniert ohne zu murren tadellos und in meinen Augen schnell. Das „Durchblasen“ von warmer Luft des Motorenraumes bei höherem Tempo wie beim Outlander 1 wurde scheinbar behoben bzw. nicht mehr festgestellt. Die Bedienung ist selbsterklärend und auch an der Anordnung der Schalter habe ich nichts zu meckern

+ **Einklappautomatik der Spiegel**

***** [2 v. 5 Sternen]

Für mich eines der unsinnigsten Erfindungen der Automobilindustrie. In meiner Ausstattung INVITE habe ich diese „ausprogrammieren“ lassen sodass als Ergebnis die Spiegel bei Abschließen des Fahrzeuges nicht mehr autom. einklappen. Wenn ich die Funktion irgendwann mal benötige (1x für Waschanlage bislang), dann gibt es noch in der Fahrertürkonsole einen manuellen Schalter. Nice to know ☺

+ Funktionsschalter im Cockpit (Teilauszug)

*****[In Summe 4 v. 5 Sternen]

LICHT / SCHEIBENWISCHER

Grundsätzlich sind die Stockschalter für durchschnittliche Fingerlängen gut zu erreichen. Die Funktionen gehen schnell (mit Ausnahme siehe oben) in Routine über.

Nachteilig empfinde ich:

- Die Beschriftung schlecht ablesbar (mein Empfinden)
- Durch die Dreheinrichtung der Stockschalter bei Licht (für Nebelleuchten) sowie die Dreheinrichtung für den Modusanwahl der Scheibenwischer kommt schnell mal Verwirrung in der Erstbedienung auf. Insbesondere für mich immer noch nicht ganz Routine, die Stellung des Hebels der Scheibenwischer für AUS kontra AUTO (Regensensorabhängig) [-0,5 * Stern]

LENKRAD- Paddel für manuelle Gangwahl des CVT- Getriebes

Hochwertig aus Aluminium, kein Hartplastik etc. und gut zu erreichen wenn benötigt. Die Dimension in Verbindung mit dem Lederlenkrad ist für meinen Geschmack ausreichend.

STOP&GO – Ausschalter / PARKSENSOR- Ausschalter

Ein wenig versteckt und nicht direkt sichtbar vom Fahrersitz sind diese jedoch groß genug um bei Benutzung gefunden per Tastsinn gefunden zu werden. Gewünscht hätte ich mir diese Schalter an der Mittelkonsole in Nähe des Allradauswahlschalters [-0,5 * Stern]

+ Batterie / Sicherungen / Verkabelung (Teilauszug)

*****[In Summe 4 v. 5 Sternen]

Auch hier muss ich Mitsubishi loben. Klare, saubere Verkabelung im Motorraum, der Ein- und Ausbau der Batterie gestaltet sich wie gewohnt einfach. Sicherungsautomaten und insbesondere OBD- Anschluss sind gut und schnell erreichbar. Sichtbare Verkabelung sucht man vergebens im Fahrzeuginneren. Lobenswert auch die Abdeckung im Bereich der Pedale-Lenkrad. Wo früher das Cockpit scheinbar aufhörte hat man hier eine Abdeckung geschaffen die das dahinterliegende sauber verblendet.

Ein Stern Anzug für die Standardbatterie mit 55 AH bzw. 65 AH. hier hätte ich mir aufgrund Start- und Stop eine Batterie mit 75 AH gewünscht. [-1 * Stern]

Fazit: _____

Bislang keine Störungen in der Fahrzeugelektronik. Der Aufbau des Displays sowie dessen Beleuchtung (insb. bei Nacht), die Innenraum- und Fahrzeugbeleuchtung an sich sind in Summe funktional und durchdacht konstruiert bzw. ablesbar. Die wenigen für mich empfundenen negativen Punkte stellen für mich keine Gründe da, tiefgründige Negativbewertungen zu schreiben. Durch die

Möglichkeit eine Probefahrt zu tätigen muss schlussendlich jeder wissen welches Ausstattungspaket er für seinen Anspruch benötigt. Für mich stand klar fest: Weniger Elektronikhelferchen = Weniger Störanfälligkeit im Gesamten.

Funktionales Fahrzeugdesign:

Hier möchte ich nicht auf Sternebewertung zurückgreifen sondern lediglich meine Ansicht der Dinge darstellen:

Unauffällig, solide rollt er daher..(so zu lesen in den meisten Fachforen im Internet), dem stimme ich voll und ganz zu. Die Jet-Fighter- Front des Jahres 2012 bis aktuell finde ich ansprechend aber auch gewöhnungsbedürftig. Rein lediglich die Integration der Nebelscheinwerfer als markantes Zeichen finde ich Oversized jedoch funktional.

Von Draussen nach drinnen:

Getönte Scheiben verhindern das Innenraumgaffern bei Fahrten. Serie hier, bei vielen anderen Aufpreispflichtig hält diese ein wenig Sonne und Hitze aus dem Innenraum fern. Durch die Möglichkeit eines großen Handschuhfaches, weiterer Ablagemöglichkeiten in Tür- und Sitzbereich sowie einer großen durchdachten Mittelkonsole findet sich immer ein Platz für das Verstauen von Kleinigkeiten. Für Größeres ist der durchdachte Kofferraum mit seinen Zurrösen sowie doppeltem Boden in Form von „Staukästen“ absolut genial. Entgegen div. Meinungen stelle ich hier kein billiges brechendes Plastikmaterial fest. In Kombination mit einer Kofferraumwanne (für ca. 35€ bei Amazon) sollten Schäden des Bodens passé sein. Die Ladekantenhöhe ist für kleinere Menschen hoch und insbesondere sollte der Lack der Heckstoßstange möglichst mit Verladeartikel keinen Kontakt bekommen (hierzu Empfehlenswert: Lackschutzfolie oder Schutzleistenset aus Alu (siehe Ebay)). Für größere Menschen ist der Kofferraumdeckelöffnungswinkel gering, sodass es durchaus zu einer Beule kommen kann. Hier sollte Mitsubishi in den nächsten Generationen über eine 2 geteilte Kofferraumklappe nachdenken mit tieferer Einlademöglichkeit. (Man sollte aber auch nicht vergessen, Bodenfreiheit und SUV hat eben seinen kleinen Preis).

Von Drinnen nach Draussen:

Kleinere Menschen bis 1,70cm haben es in diesem Auto nicht einfach. „Unübersichtlich“ wird zum Unwort. Ich bin ca. 1,85cm groß und fahre bereits mit diesem Auto mein 4`ten JEEP / SUV und kann das Fahrzeug so denke ich gut abschätzen. Die Sicht nach hinten ist aufgrund der für das Fahrzeug verhältnismäßig schmalen Heckscheibe relativ bescheiden. So hat es selbst mich gewundert, dass ich hinter mir fahrende Auto`s vom Abstand her schlecht über den Innenspiegel abschätzen konnte da bei ca. 10m Abstand die Scheinwerfer des Nachfolgenden gänzlich ausserhalb des Sichtbereiches verschwinden (Permanent das Gefühl man würde mich bedrängeln)...dem ist aber nach einer Stellprobe mit einem zweiten Fahrzeug nicht der Fall.

Rückfahrsonar: Schön zu haben aber eine 100% zuverlässige Garantie ist es nicht. Funktioniert bislang aber lässt, wenn man es nicht gewöhnt ist, das Bauchgefühl für Abstände im Kreise tanzen.

Soll heißen, man fühlt sich unwohl beim Rückwärtsfahren. Mit der Zeit gewöhnt man sich aber dank der großen Seitenspiegel schnell an das etwas andere Rückwärtsfahren.

Ja, auch der tote Winkel schlägt wie bei jedem Kraftfahrzeug zu. Dies ist hier auch der Fall mit dem Ergebnis, dass ein ganzes Auto bei falscher Spiegeleinstellung einfach verschwindet. Schulterblick sei dank.

Fazit: Für unnachsichtige Fahrer ist der Outi nicht empfehlenswert. Eben so wenig als Prestigeobjekt im reinen Stadtverkehr. Die Parkplatzsuche ist aufgrund der Länge immer ein wenig kniffliger aber das nehme ich gerne als Landmensch in Kauf.

Nur Drinnen

Zu den Sitzen sei gesagt, Längs- und Höhenverstellung sind ein guter Anfang und ich muss aber der Kritik ein wenig zustimmen, dass diese im Vergl. zu Outi 1 weniger Seitenhalt bieten. ABER: Mit der Zeit merke ich, dass die Sitze nach längerer Benutzung sich ein wenig nachformen was wiederum dazu führt, mehr Seitenhalt und damit Komfort im Bereich des Beckens zu erreichen. Fakt ist aber auch, Rückenschmerzen bekommt man keine und auch der Weichheitsgrad ist absolut in Ordnung.

Die Rücksitzbank ist sehr komfortabel verstellbar im Neigungswinkel. Das ermöglicht bequemes Sitzen. Kopfhöhe und Beinfreiheit für normal gewachsene Menschen bis 1,90cm ausreichend. Auch für den in der Mitte sitzenden, welcher sich auch mit einem Dreipunktgurt sichern darf.

Getränkehalter und Armlehne sind ein weiterer Komfort. Was mich sehr freut ist, dass die Türen sich weit öffnen lassen was insbesondere ältere Menschen ein komfortables Einsteigen ermöglicht.

Materialqualität / Verarbeitung

Kunststoff mit tlw. Leder sind nicht die hochwertigsten das steht fest.

Zur Verarbeitung sei aber gesagt, dass ich selten in Auto`s sitze, in denen in diesem Preissegment unter 30.000€ mit dieser Ausstattung die Spaltmaße der Cockpit`s so gering sind wie im Outi 3. Nichts wackelt, klappert oder funktioniert nicht. Lediglich das Vibrieren der Türverkleidung bei Basslastiger Musik ist ein wenig störend. Ich finde das Design und die verwendeten Materialien harmonisch abgestimmt...

FAZIT:

*****[In Summe 4 v. 5 Sternen] da die Vollendung des Designe in Kombination mit Funktionalität bislang noch KEIN HERSTELLER geschafft hat. Mitsubishi ist aber, das ist meine Meinung, nahe dran mit dem Outlander ein multifunktionales Preis- Leistung stimmendes Fahrzeug für den Allgemeinmarkt herzustellen. Mit dem Outlander III zeigte sich, dass Kundenwünsche ernstgenommen wurde und viele Fehler der ins. Ersten Generation vor fast 10 Jahren ausgemerzt wurden. –Weiter so !-

Fahrdynamik CVT- Getriebe / Verbrauch / Motor:

+ Fahrdynamik CVT- Getriebe

Vorweg, ich kenne aus der Landwirtschaft das verbaute 6- Stufen CVT- Getriebe in Traktoren von z.B. Deutz. Wer sich für den Outi III mit 6-Stufen CVT- Getriebe entscheidet sollte sich komplett auf ein neues Fahrzeuggefühl einstellen. Es ist nicht vergleichbar mit dem normalen „Automatikgetriebe“.

Zur Verdeutlichung CVT:

Schnelles Beschleunigen (Kickdown)

1. Wahlhebel auf „D“
2. Volles Durchtreten des Gaspedales
3. Auto steht, Drehzahl springt auf 6.000 Umdrehungen
4. Auto rollt los und schießt stufenlos ohne das man von „Schaltvorgängen, die es beim CVT nicht wirklich gibt“ gleichbleibend auf 6.000 Umdrehungen unter bezugnahmen des CVT auf gewünschte Endgeschwindigkeit.
⇒ Hohe Drehzahl = nicht unbedingt schneller. So kann es sein, dass beim Beschleunigen von 90 Km/H auf 100 km/h bei Kickdown plötzlich 6.000 Umdrehungen ablesen kann (und man hört es..schreiendes Auto ☺)

Im Gegensatz dazu: „Automatik-Getriebe“

Schnelles Beschleunigen (Kickdown)

1. Wahlhebel auf „D“
2. Volles Durchtreten des Gaspedales
3. Auto rollt los, Drehzahl regelt / passt sich dem autom. eingelegtem Gang beim Schalten an bis auf gewünschte Endgeschwindigkeit.

Warum also CVT ?

Automatik war ein langer Wunsch von mir da ich durch vieles Stadtfahren und Staus mit etlichen Kilometern irgendwann einmal das ständige Aus- und Wiedereinkuppeln satt hatte.

Gefunden habe ich es Outlander quasi automatisch. 4WD Beziner nur in Kombination mit CVT.

Also zurück zum CVT. CVT- Getriebe gelten als Wartungsarm und wenig Störanfällig. Ein weiteres Plus muss ich vermerken, nämlich , dass es durchaus ein komfortables Getriebe darstellt. Ohne zu Rucken beschleunigen, Fahrbereiche sind durchaus gut abgedeckt und mit ein wenig Übung verhindert man das Hochtourige Fahren bzw. Hochtourige Beschleunigen.

ABER: Es ist sehr gewöhnungsbedürftig. Insbesondere Beifahrer werden bei einem Kickdown bleich, wenn der Motor hochdreht, nichts passiert und nach gefühlten 2 Sec. Das Auto nach vorne schießt. (Ja, der Outlander CVT mit 198 NM ist kein Spurtmeister, jedoch auch keine lahme Krücke)

FAZIT:

*****[In Summe 3 v. 5 Sternen]

2 Sterne Abzug da es noch nicht Ende der Entwicklung sein kann. Die Umgewöhnung fällt schwer was aber meinen Fahrspaß mittlerweile und von Anfang an nicht beeinträchtigt hat.

+ Verbrauch Ich tanke ausschließlich „SUPER mit ROZ 95“, kein Ulitimate, kein E10 etc. !

*****[In Summe 4 v. 5 Sternen]

6,5 Liter [so steht es geschrieben in Werbung]..und tatsächlich, diesen Wert erreiche ich nur im Flachland (Norddeutschland) bei konstant 100 -120 km/h ohne Anhänger jedoch mit Beifahrer und Gepäck. Regeldurchschnitt bei mir aktuell 8,2 bis tlw. 9,0L.

Nun ja, die alte Verbrauchsgeschichte. Wie bereits bei der Autovorstellung meines Berichtes auf Seite 1 zu lesen befinde ich mich nicht im Flachland (war nur kurzer Urlaubstrip) sondern überwiegend im Bereich Taunus, Westerwald, Rheinland-Pfalz und hier gibt es Berge, Hügel, Stau`s und Stadtverkehr auf weniger als 50 Quadratkilometer. Weiterer Faktor für höheren Verbrauch ist das undynamische Fahrverhalten auf Deutschlands Straßen was zu abrupten Bremsaktionen und auch zu abruptem Beschleunigen führt [sowie ab und an mal kurzes Durchtreten]. Mein alter 2.4L Outi 1 (163 PS) benötigte für die selbe tägl. Arbeitsstrecke ca. 12-16 Liter. Meiner Bekannten Ihr 2.0L Outi 1 (136 PS) auf gleicher Strecke 9,8 Liter .

Ich denke mit einem aktuellen Wert beim Outi III (150 PS) von 8,2 – 9,0 [[Aufgrund Wetter AWD AUTO, ECO ON]] durchaus akzeptabel so mal das Auto gem. Hersteller Inspektionsplan erst noch einen anstehenden Ölwechsel bei 20.000KM bekommt und sich aktuell mit 7.500KM noch in der End einfahrphase befindet. Ich denke, im Sommer im AWD ECO- Modus wird sich der Verbrauch bei gehofften 7,5- 8,0L einpendeln.

Nachteilig empfinde ich:

- Die Verbrauchsangaben in Werbung / Prospekt sind nur ein Auszug aus anderen Verbrauchswerten in der Bedienungsanleitung
- Die Verbrauchsanzeige steht immer noch auf autom. Reset und nur durch ein eine Kombination von Länger Drücken + Anzeige etc. kann man den Durchschnittsverbrauch ablesen. [kompliziert]. Ansonsten hat man div. ECO- Anzeigen welche einem beim Spritsparen helfen.

+ Motor

*****[In Summe 4 v. 5 Sternen]

198 NM aus 110KW (150PS) MIVEC – Motor in Kombination mit CVT- Getriebe bietet einem die Wahl aus Gemütlich dahingleiten oder ein wenig schneller fahren. Mit einer realen Endgeschwindigkeit (gem. gerade lange Strecke mit GPS) von ca. 187 (Km/H), Bescheinigung eingetragen 185 Km/h kein Rennauto aber auch kein Schleicher.

Federung / Bremse / Allrad / Handling

+ Federung / Handling / Allrad

MC Pherson Federbeine in Kombination mit der Einzelradaufhängung verschaffen dem Outlander in meinen Augen einen *mittleren* Federungskomfort welcher weder für lange Reisen noch für kurze Ausflüge in leichtes Gelände Wünsche offen lassen sollten. Das teilweise angepriesene „schwammige“ Verhalten und teilweise unpräzise Lenkverhalten sowie „aufschaukeln“ kann ich so nicht ganz nachvollziehen. Man sollte sich bewusst sein, dass der Outi kein Rennwagen ist...wer aber ein wenig Übung im Handling mit größeren Kombi`s und Jeep`s hat der wird sich sehr wohl wohlfühlen.

Lediglich sei zu erwähnen, dass auch die Rad- Reifenkombination eine große Rolle spielen.

18 Zoll empfehle ich aufgrund eigener Erfahrung für meine Region mit vielen Spurrillen und tlw. Schlaglöcher nicht. Das Durchschlagen der Federbeine bei Anhängerbetrieb konnte ich bei ca. 1.000Kg Ladung auf einem Einachs-Anhänger auf unbefestigtem Feldweg nicht feststellen. Probleme hatte ich seitens der Federung auch bei meinen Vorgängern nicht.

Bedingt durch die eingebauten Helferlein (Traktion- und Stabilisationskontrolle) in Kombination mit Antischlupfregelung sowie Allrad mit 4 Stufen und der Wahl, das Getriebe nochmals manuell zu „untersetzen“ bzw. die Fahrbereiche zu verringern mit Stufe „L“ sind alle techn. Bedingungen für einwandfreie Fahrt bei jeglicher Wetterlage garantiert. Nichtsdestotrotz ich möchte den Allrad nicht missen da er auf fühlbare Fahrsicherheit bringt. (und ja, die Geschwindigkeit + Untergrund bleibt dabei niemals außer Acht !)

+ Bremsen

Das Bremsverhalten gegenüber dem Outlander 1 hat sich auch dank der eingebauten verbesserten Sensoriken gefühlt verbessert. Wie lange die Bremsscheiben und Bremsbeläge halten weiß ich noch nicht... Fakt ist aber nach 7500KM und ein paar Notbremsungen, dass die Scheiben im Gegensatz zum Outi 1 bislang nicht unwuchtig sind (kein Lenkradschlackern)...

MEIN GESAMTURTEIL

Grundsolides Automobil mit klarer Verkaufsempfehlung zwar mit ein paar kleinen Schwächen aber wiegt man die kleinen Schwächen gegenüber dem Gesamt Preis-Leistungsverhältnis und Konzept auf, so stell ich fest, dass Mitsubishi sich gegenüber der Konkurrenz nicht verstecken muss.

Für mich standen folgende Alternativen zur Auswahl:

SUBARU **Forester** // ca. 34.000€

Auch kein schlechtes Auto, allerdings haben mich hier die Verbrauchswerte von ~7,0L für 2.0 Benziner und der hohe Preis für identische Ausstattung gegenüber dem Outlander III gestört. Weiterhin ist das Händlernetz in unserer Gegend leider nicht überzeugend gewesen.

SUBARU **XV** // ca. 26.000€

Fahreigenschaften und Komfort haben mich leider für diesen Preis nicht überzeugt

MAZDA **CX-5** // ca. 25.000€

Innenraumkonzept finde ich nicht schön sowie auch nicht die Fahrzeugfront die den Kühler im durchscheinen lassen. Ein wenig Schutz vor Umwelteinflüssen, so habe ich mich entschieden, sollte schon sein

VW **TIGUAN** // größer 35.000€

Preis- Leistung- Wartungskosten zu hoch. Weniger Zuladung, beengte Sitzverhältnisse führten letztendlich zum Ausschluss. Weiterhin auch der Umgang mit Kunden

MISUBISHI **ASX** // 22.000€

2.000€ mehr und ich erhielt den Outlander III wie beschrieben. Da gab es nichts mehr zu überdenken.

BMW **X1** // größer 35.000€

Wer schon einmal versucht hat mit 30.000€ einen Neuwagen mit ein wenig Ausstattung bei BMW mit Allrad zu erhalten der läuft gegen die Wand. So mal als Benziner für mich uninteressant

VOLVO **Crossover** //größer 40.000€

Der Traum von Ledersitzen erfüllt aber über 200 PS für ein Crossover ohne Allrad sind für mich ein Tabuthema. Leider.

DACIA **DUSTER 4x4** //ca. 22.000€

Mehr Plastik und schlechte Verarbeitung geschweige von den doch miesen Komfort-und Fahreigenschaften auf langer Strecke

.....da blieb nur eins übrig:

MITSUBISHI OUTLANDER III ☺

© **Outlander_4ever**

18.12.2013

Ersatzteil- / Zubehörliste

Mitsubishi Outlander III 2.0L MIVEC 4WD/CVT

110Kw (150 PS) / 1.998ccm³

Schlüsselnummer

7107/AEU

Motorcode

4J11

!!! Die genannten Positionen dienen als Anhalt / Referenz oder Einkaufsliste.

Keine Garantie auf Richtigkeit oder Folgeschäden – **Kein Mitsubishi Werksdokument- !!**

INSPEKTION

Bremsscheibe Vorderachse: ATE 24.0124-0215.1

Bremsbeläge Vorderachse: ATE 13.0460-5958.2

Durchmesser:	294mm
Scheibendicke:	24,0mm
Mindestscheibendicke:	22,4mm
Belüftet:	JA
Oberfläche:	Beschichtet
Lochanzahl:	5
Lochkreis \varnothing :	114,3mm
Höhe:	45,5mm
Zentrierdurchmesser:	69mm
Innendurchmesser:	147,8mm
Bohrung \varnothing :	12,6mm
BREMSBELAG:	akustische Anz.

Bremsscheibe Hinterachse: -keine Daten-

Bremsbeläge Hinterachse: - keine Daten-

Ölfilter:**MANN W610/3**

Gewinde:	M20x1,5.
Aussendurchmesser:	66mm
Innendurchmesser 1 / 2:	54mm / 62mm
Höhe:	90mm
Öffnungsdruck:	1 bar

Innenraumfilter:**MANN CU 2141**

Länge:	216mm
Breite:	200mm
Höhe:	30mm

Motoröl:**5W30**z.B. **SHELL HELIX ULTRA EXTRA (ACEA A3/B4)**ACEA: **mindestens A3/B3, besser A3/B4, besser A5/B5** (Ottomotor)API: min. API-SG,
(besser API-S / H, J, L,M,N,..)**Scheibenwischer:**VORNE: **BOSCH** ArtNr: **3397118912**
1x Länge 650mm
1x Länge 450mmHINTEN: **BOSCH** ArtNr: **3397011432**
1x Länge 300mm**Zündkerzen:****4x**

NGK:

DILKR6D11G

(gem. Bedienungsanleitung int. MitsubishiNr.)

HANDELSBEZEICHNUNG ist aber:

NKG _____ (keine Daten gefunden)

Alternativen:

ELEKTRIK

Batterie (z.B.)
min. 55 Ah

VARTA 5704120633132
Blue dynamic

CARAMBA- BATTERIEPOLFETT
6456100

Starterbatterie

Spannung:	12V
Kapazität:	70 AH
Kältestrom:	630 A
Anordnung:	Pluspol rechts
Endpolart:	1 (- 17,9 / +19,5mm)
Bodenleistenausführung:	B01

Mitsubishi- ArtNr Batterie : **75D23L // 55 Ah**

Fernlicht:

Typ: **HB3** / 12V / 60W
Sockel: P20D

Abblendlicht:

Typ: **H7** / 12V / 55W
Sockel: PX26D

REIFEN / FELGEN

Reifen /Standart

215/70R16100H

Felge:

16`` (16 x 6 ½ J / od. JJ) Einbresstiefe: 38mm

Anzugsdrehmoment:

STAHLFELGE: ~125 NM

ALUFELGE: ~125 NM (!!! ggf. Herstellervorgaben)

Reifendruck:

gem. Bedienungsanleitung

VORNE: 215/70R16 2,4 bar

HINTEN: 215/70R16 2,6 bar

Schneeketten:

max. Schneekettenhöhe: 9mm

Ersatzrad: (Notlauftrad)

T155/90D16110M 4,2 bar

ACHTUNG bei Mitsubishi Outlander:

ALU- und STAHLFELGEN benötigen jeweils unterschiedliche Radmuttern

Füllstände

Motoröl:	4,4 Liter
Bremsflüssigkeit:	nach Bedarf (DOT 3 oder DOT 4)
Kupplungsflüssigkeit:	nach Bedarf (DOT 3 oder DOT 4)
Waschwasser:	4,5 Liter
Motorkühlmittel:	8,0 Liter (MITSUBISHI COOLANT PREMIUM)
CVT-Automatikgetriebeflüssigkeit:	7,1 Liter (MITSUBISHI CVTF-J4)
Verteilergetriebeöl:	0,5 Liter (API Klassif. GL-5, SAE 80)
Hinteres Differenzial:	0,4 Liter (! Keine Herstellerangabe zur Klassifiz.)
Kühlmittel (Klimaanlage):	480-520gr (HFC-134a)
Kraftstoff:	60 Liter (min. ROZ 95 / Super Bleifrei, E10 zugelassen)

ZUBEHÖR

Anhängerkupplung:

THULE

E-Satz THULE 13-Polig:	THULE 729504
E-Satz THULE 7-Polig:	THULE 729501
AHK Abnehmbar:	THULE 597900
AHK Starr:	THULE 567800

WESTFALIA

AHK Abnehmbar:	Westfalia 110302-10624-1
----------------	--------------------------

Kofferraummatte:

AZUGA 12000191
Gummi-Kofferraumwanne (TPE)

USB- Ladegerät für 12V

(falls Handy, Navi, Zubeh.

nicht oder nur sehr langsam

lädt !)

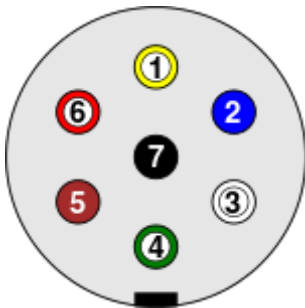
ANKER 18w/3600mA, in zwei Ausführungen

Tip: www.Amazon.de Suchbegriff „Anker 18w“

AUTOTECHNIKTHREAD

(A) Kontaktplatzbelegung bei Elektrosatz / Stecker Anhängerkupplung

7- Polig



13-Polig



Empfohlene Kabelfarben siehe Bilder

7-polige Steckverbindung ISO 1724, Normal-Steckverbinder **Typ N**

13-polige Steckverbindung *System Jaeger* entsprechend ISO 11446

Kontaktnummer	Anschluss
1	Fahrtrichtungsanzeiger LINKS
2	Nebelschlussleuchte
3	Masse (für Kontakt 1-7. ggf. 8)
4	Fahrtrichtungsanzeiger RECHTS
5	Schlussleuchte RECHTS
6	Bremsleuchte
7	Schlussleuchte LINKS
8	Rückfahrleuchte (bei eingelegtem Rückwärtsgang)
9	<i>Dauerspannung (+) 12V</i>
10	Ladeleitung für eigene Batterie im Anhänger (12 V)
11	<i>Masse für Kontakt [10]</i>
12	Anhängererkennung
13	<i>Masse für Kontakt [9]</i>

(B) Motoröl (SAE- Klassifikation)

Bei der Benennung von Mehrbereichsölen wird immer zuerst die geringste Viskosität (Niedrigtemperatur-Viskosität) genannt und dann, nach einem Bindestrich (der als „bis“ verstanden werden soll, aber in der Regel nicht mit ausgesprochen wird), die höchste Viskosität (Hochtemperatur-Viskosität).

Beispiel: SAE 5W-30 = -35° (W)interfest, mittlere Viskosität mit 9,3mm²/s

Motoröl	Tiefsttemperatur, bei der das Öl unter festgelegten Bedingungen (SAE J 300) noch pumpbar ist.
SAE 0W	-40 °C
SAE 5W	-35 °C
SAE 10W	-30 °C
SAE 15W	-25 °C
SAE 20W	-20 °C
SAE 25W	-15 °C

Motoröl	min. Viskosität bei 100°C ^[1]
SAE 16	5,6 mm ² /s ^[2]
SAE 20	6,9 mm ² /s
SAE 30	9,3 mm ² /s
SAE 40	12,5 mm ² /s
SAE 50	16,3 mm ² /s
SAE 60	21,9 mm ² /s

Wissenslauch:

LONGLIFE - Motorenöle

Auch Longlife-Motorenöle sind in aller Regel Leichtlauföle.

Sie werden in Fahrzeugen mit computerberechnetem Longlife- Service vorgeschrieben und dürfen keinesfalls mit anderen Motorölen ergänzt oder aufgefüllt werden, soll die Servicezeit eingehalten werden. Soll in einem Fahrzeug, das für den Longlife-Service konstruiert wurde, „normales“ Motoröl gefahren werden, muss das [Motorsteuergerät](#) auf feste Ölwechselintervalle eingestellt werden

Mischen von Motoröl

Motorenöle, welche die API-Spezifikation erfüllen, müssen immer untereinander mischbar sein, die Qualität muss dann immer noch der des niedrigsten der enthaltenen Öle entsprechen

Vollsynthetische Leichtlauföle

ermöglichen Treibstoffeinsparungen von 1 bis 6 %

(C) KFZ- Sicherungen / Farbkodierung

Farbkodierung von KFZ-Flachstecksicherungen

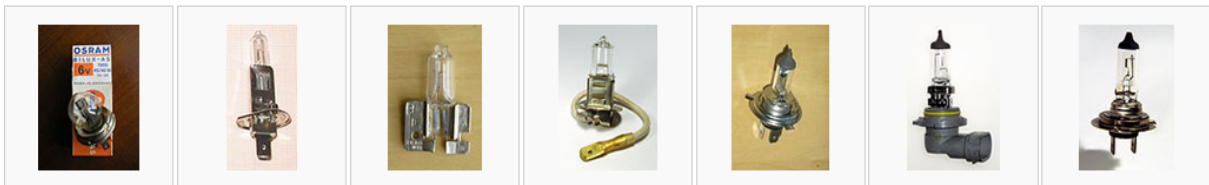
1 A	2 A	3 A	4 A	5 A	7,5 A	10 A	15 A	20 A	25 A	30 A
schwarz	grau	violett	rosa	hellbraun	braun	rot	blau	gelb	klar	grün
(35 A)	40 A	50 A	60 A	70 A	80 A	100 A	120 A			
blaugrün	orange	rot	blau	hellbraun	klar	violett	rosa			

(D) Scheinwerferlampen

Scheinwerferlampen für Kfz

- R2-Zweifadenlampe, Sockel P45t
- BA20d, Zweifadenlampe (Zweiräder von 15/15 W bis 35/35 W)
- H1-Halogenlampe, Sockel P14,5s, auch für Rundumkennleuchten verwendet
- H2-Halogenlampe X511 (Verwendung in Nebel-, Rallyscheinwerfern und Fernlicht Hella/Zender)
- H3-Halogenlampe PK22s
- H11-Halogenlampe PGJ19-2 55 W (Verwendung Abblendlicht, Fernlicht und Nebellicht)
- HB3-Halogenlampe, typ. Fernlicht 65 W
- H4-Halogen-Zweifadenlampe P43t (für Kfz: 60/55 W)
- HB4-Halogenlampe (ähnlich H4, aber mit anderer Fassung), typ. Abblendlicht 55W, Nebelscheinwerfer
- PX43t, HS1-Halogen-Zweifadenlampe (für Zweiräder, Quads, Snowmobile etc. 35/35 W)
- PX26d, H7-Halogenlampe
- PGJ19-1, H8-Halogenlampe (35 W, für Kfz-Nebelscheinwerfer)
- PGJ19-5, H9-Halogenlampe

Wegen der Vielzahl der verschiedenen Fahrzeuge bieten Hersteller mittlerweile eine Online-Suche an. Diese „Lampenfinder“ ermöglichen die Zuordnung von Leuchtmitteln zum gewählten Fahrzeug.



R2-Lampe (BILUX-AS), Sockel P45t, 45/40 W

H1-Lampe, Sockel P14,5s, 12 V, 55 W

H2-Lampe, Sockel X511 12 V, 55 W

H3-Lampe, Sockel PK22s 12 V, 55 W

H4-Lampe, Sockel P43t 12 V, 60/55 W

HB4-Lampe; Lampenkörper wie H4, aber andere Fassung

H7-Lampe, Sockel PX26d, 12 V, 55 W

(E) Reifen

Herstelldatum: [hier am Muster: (1001) = 10.KW 2001]



Reifengrößenbezeichnung:

Beispiel: **215/70 R16 100H**

- 215:** Die nominelle Breite des Reifens unbelastet an der breitesten Stelle (nicht der Lauffläche!) beträgt 215 mm
- 70:** Das prozentuale Verhältnis von Flankenhöhe zu Reifenbreite ist 70 %; in unserem Beispiel beträgt die Flankenhöhe somit 150,5 mm (= 215 mm × 70 %). Fehlt diese Zahl, wie etwa bei der Reifenbezeichnung „155 R 15“, so ist dieses Verhältnis 82 Prozent (was nur im 80er Bereich vorkommt).
- R:** Radiale Bauweise der Reifenkarkasse, ein "D" kennzeichnet die diagonale Bauweise. Die diagonale Bauweise muss laut ECE 30 nicht gekennzeichnet werden.
- 16:** Der notwendige Felgendurchmesser für diesen Reifen ist 16 Zoll.
- 100:** Der Tragfähigkeitsindex, hier 800kg je Reifen (Überschreitung nicht zulässig Überschreitung ja!))
- H:** Geschwindigkeitsindex, hier: 210km/h (Überschreitung nicht zulässig, Überschreitung ja!)

Geschwindigkeitsklassen

Klasse	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G	J	K
km/h	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90	100	110
Klasse	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V	VR	W	ZR	Y	
km/h	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	240	>210	270	>240	300	

Echte Winterreifen:
(Kennzeichnung)

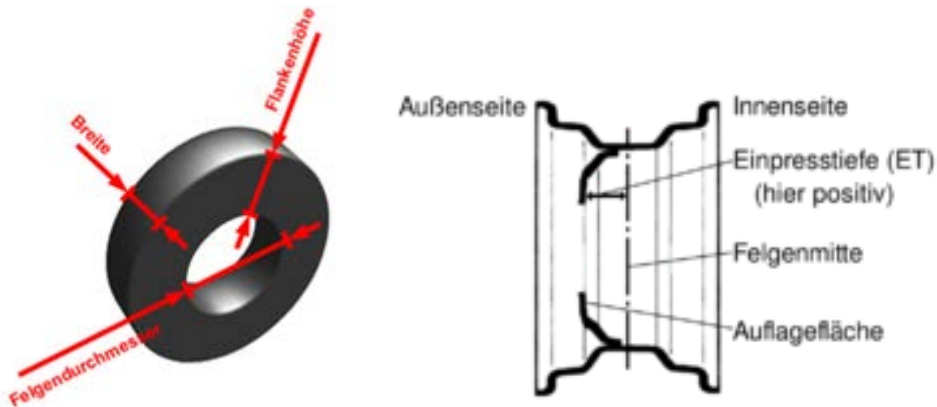


M+S- Kennzeichnung:

M+S

(F) Felgen

Felgen



- **BEISPIEL FELGENBEZEICHNUNG: 6J× 16 H2 ET38, LK 5×110 MZ57**
 - 6 = Maulweiten-Code (Felgenbreite), entspricht der Maulweite in Zoll (von Innenseite des [Felgenhorns](#) zu Felgenhorn)
 - J = Bezeichnung für die Felgenhornausführung (hier: Form J, entspricht einer Höhe von 17,3 mm), andere Ausführungen: H, P, K, JK etc.
 - × = Kennzeichnung einer einteiligen Tiefbettfelge (× wird heute als „mal“ gesprochen, ursprünglich war die Sprechweise „X“ vorgesehen), andere Ausführung: – (sprich „Strich“) bezeichnet eine mehrteilige Flachbettfelge
 - 16 = Felgendurchmesser-Code, entspricht etwa dem Felgendurchmesser in Zoll (gemessen an der Felgenschulter)
 - H2 = Hump in diesem Fall beidseitig (2) (verhindert das Reifenabrutschen ins Tiefbett bei Kurvenfahrt)
 - ET 15 = [Einpresstiefe](#) positiv (+)15 mm (bei negativer ET steht das Minuszeichen davor, zum Beispiel ET –15)
 - LK = Lochkreis des Rades
 - 5× = Anzahl der [Bolzenlöcher](#)
 - 110 = Durchmesser des Lochkreises in mm, der durch die Mitte der Befestigungslöcher verläuft
 - MZ = Nabenbohrung oder auch Mittellochzentrierung (MZ) genannt, hier als Beispiel 57 mm Durchmesser

ACHTUNG bei Mitsubishi Outlander:

ALU- und STAHLFELGEN benötigen jeweils unterschiedliche Radmuttern

(G) Autobatterie / Starterbatterie

POLANORDNUNG

Für 12-Volt-Starterbatterien gilt:

- Polanordnung **0** (PLUS=rechts/vorne, MINUS=links/vorne)
- Polanordnung **1** (PLUS=links/vorne, MINUS=rechts/vorne)
- Polanordnung **2** (PLUS=rechts/vorne, MINUS=links/hinten)
- Polanordnung **3** (PLUS=links/hinten, MINUS=links/vorne)
- Polanordnung **4** (PLUS=links/vorne, MINUS=links/hinten)

BATTERIESPANNUNG PRÜFEN / z.B. mit Multimeter

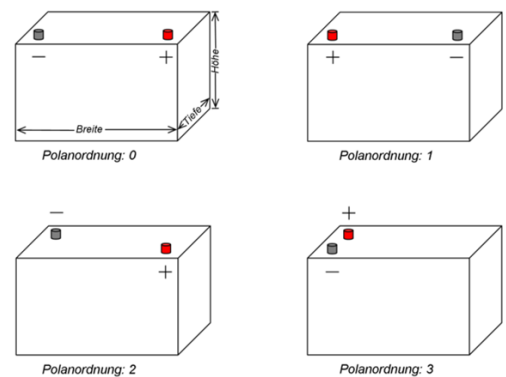
Klemmenspannung Ungefährer Ladezustand

>12,8 V	Voll geladen
ca. 12,4 V	Normal geladen
ca. 12,2 V	Schwach geladen
ca. 11,9 V	Normal entladen
<10,7 V	Tief entladen

Säuredichte

1,28 g/cm ³	Voll geladen
1,22 g/cm ³	Normal geladen
1,18 g/cm ³	Schwach geladen
1,12 g/cm ³	Normal entladen
1,06 g/cm ³	Tief entladen

Starterbatterie (Autobatterie) Polanordnungen (manchmal auch „Schaltung“)



ACHTUNG bei Mitsubishi Outlander:

Batteriekapazität bei Start&Stop: 55 Ah (Amperestunden), besser jedoch mehr !

ACHTUNG BEI AN- UND ABKLEMMEN

Abklemmen: Erst (-) dann (+)

Anklemmen: Erst (+) dann (-)

Bei Fremdstarten: - BETRIEBSANLEITUNG BEACHTEN !!! -

(H) Zündkerze

Zündkerzenbild	Mögliche Ursachen und Folgen	Mögliche Abhilfe
	Zündkerze rehbraun: Der Motor arbeitet einwandfrei, die Gemischzusammensetzung ist korrekt, der Wärmewert der Zündkerze passt.	Keine Maßnahmen sind erforderlich. <i>Die Zündkerze im Foto links sollte allerdings bald gewechselt werden. Man erkennt den Verschleiß an den abgerundeten Kanten der Mittelelektrode.</i>
	Zündkerze abgebrannt: Aggressive Kraftstoff- und Ölzusätze, Verbrennungsrückstände im Brennraum, mangelhafte Kraftstoffqualität, defekte Ventile oder <u>Zündverteiler</u> . Leistungsverlust gefolgt vom Totalausfall des Motors.	Mögliche Verursacher überprüfen, anderer Kraftstoff.
	Mittelelektrode abgebrannt: Thermische Überlastung durch Glühzündung, Wärmewert der Kerze zu niedrig, Rückstände im Verbrennungsraum, zu früher Zündzeitpunkt, defekte Ventile oder Zündverteiler, schlechte Kraftstoffqualität.	Kerze austauschen, Zündzeitpunkt prüfen, evtl. Kraftstoff wechseln.
	Zündkerze glasiert: Zusätze in Öl und Benzin bilden ascheartige Ablagerungen. Die Ablagerungen bewirken bei höherer Last Zündaussetzer.	Motor einstellen, Markenzündkerzen verwenden.
	Zündkerze mechanisch beschädigt: Bei Motorschäden können sich Metallspäne auf der Zündkerze ablagern oder sie zerstören.	Die Zündkerze sollte ausgetauscht werden. Bei wiederholter Beschädigung liegt ein mechanischer Defekt am Motor vor.
	Zündkerze verkohlt: Wärmewert der Zündkerze könnte zu hoch sein, Treibstoffgemisch ist zu fett, vorwiegender Einsatz auf Kurzstrecken, Choke zu lange gezogen (Startautomatik verstellt) oder Luftfilter verschmutzt.	Bei passendem Wärmewert der Zündkerze die Gemischzusammensetzung einstellen (Vergaser oder Einspritzung justieren, evtl. Startautomatik prüfen)
	Zündkerze verkrustet: Bestandteile des Öls können Rückstände bilden, die sich auf der Zündkerze ablagern.	Eventuell Ölsorte wechseln oder Motoreinstellung überprüfen. Bei 4-Takt-Motoren: Ölüberfüllung und/oder hoher Ölverbrauch durch verschlissene Motorkomponenten, fehlerhafter Motorentlüftung, Kolbenringe, Ventilschaftdichtungen, Motorentlüftung überprüfen. Kerze ist zu erneuern, da diese Ablagerungen nicht vollständig zu entfernen sind.
	Zündkerze verschlissen: Aggressive Kraftstoff- und Ölzusätze, ungünstige Strömungseinflüsse im Brennraum, Ablagerungen sowie mangelhafte Kraftstoffqualität. Die Folgen sind Zündaussetzer, besonders beim Beschleunigen und schlechtes Startverhalten.	Verursacher überprüfen, Kraftstoffsorte wechseln.
	Zündkerze verölt: Zuviel Öl im Verbrennungsraum, Kolbenringe undicht, Ölstand zu hoch, Zündkerze undicht (lose, defekt) Bei <u>Zweitaktmotoren</u> : Zuviel Öl im Kraftstoff durch falsches Öl/Kraftstoff-Mischverhältnis	Zündkerzen anziehen, Motor überholen Bei Zweitaktmotoren: Öl/Kraftstoff-Mischverhältnis überprüfen oder bei Getrenntschmierung Einstellung der Ölpumpe überprüfen
	Zündkerze angeschmolzen oder weiß: Thermische Überlastung durch Glühzündung oder zu heiße Verbrennung, Wärmewert könnte zu niedrig sein oder das Treibstoffgemisch zu mager, Motor neigt zum Klopfen	Bei passendem Wärmewert der Zündkerze die Gemischzusammensetzung einstellen (Vergaser oder Einspritzung justieren). Eventuell Oktanzahl des Kraftstoffs überprüfen.
	Zündkerze überbrückt: Länger anhaltender Betrieb bei kaltem Motor/geringer Last. Gemisch zu fett. Bei verbleiten Kraftstoffen kann die Zündkerze durch Bleiablagerungen überbrückt sein.	(Ruß-)Brücke mittels Holzspan entfernen, Motor warmfahren und mit größerer Last betreiben. Das Reinigen mit Drahtbürsten jedweder Art vermeiden, da Metallabrieb am Isolatorfuß wieder zu Funktionsstörungen führt.