



Mitsubishi vybrousilo k dokonalosti zejména před, ale ani zád se nevyhnula retuším



Sedm roků na trhu maskuje dokonale

normy Euro 6 b. Chcete-li jet rychleji, musíte neustále pracovat s řadicí pákou a vytáčet pohonné jednotky do vyšších otáček. Při předjetí či jízdě do kopce se řidič nesmí bát podřadit klidně o dva rychlostní stupně. Na trojku není problém letět 150 km/h, kdežto na čtvrtý rychlostní stupeň dosáhnete 190 km/h.

Při klidné jízdě rychlostí kolem 110 km/h je ASX velmi příjemným společníkem. Z nádrže odebírá pět litrů a stále lze mluvit o přijatelné akustické pohodě v kabině. Při dálniční stotřicítce čtyřválec točí stále snesitelných tři tisíce otáček. Chcete-li jet například přes Německo rychleji,

vydržíte to jen chvíli. Jízda rychlostmi nad 160 km/h už není příjemná a zbytečně unavuje řidičovy smysly. Pět stovek kilometrů se mi nakonec podařilo zdolat v předpisových rychlostech s průměrnou spotřebou 6,7 l/100 km bez známky výraznější únavy. Na nastavení podvozku si nemohu stěžovat, je to podobné jako u konkurence. Od zkoušených šestnáctipalcových pneumatik s vyšším profilovým číslem jsem očekával větší dávku komfortu, přesto filtrování menších nerovností nebylo vůbec špatné. Větší výmoly ovšem dokážou vůz lehce znervóznit. Nejlepšího svezení se mi dostalo na rakouských silnicích s hladkým povrchem. Modernizované ASX pořídíte v základním provedení s pohonem předních kol a benzínovou šestnáctistovkou o výkonu 86 kW pod



ji, vydržíte to jen chvíli. Jízda rychlostmi nad 160 km/h už není příjemná a zbytečně unavuje řidičovy smysly. Pět stovek kilometrů se mi nakonec podařilo zdolat v předpisových rychlostech s průměrnou spotřebou 6,7 l/100 km bez známky výraznější únavy. Na nastavení podvozku si nemohu stěžovat, je to podobné jako u konkurence. Od zkoušených šestnáctipalcových pneumatik s vyšším profilovým číslem jsem očekával větší dávku komfortu, přesto filtrování menších nerovností nebylo vůbec špatné. Větší výmoly ovšem dokážou vůz lehce znervóznit. Nejlepšího svezení se mi dostalo na rakouských silnicích s hladkým povrchem. Modernizované ASX pořídíte v základním provedení s pohonem předních kol a benzínovou šestnáctistovkou o výkonu 86 kW pod



Outlander 2017
ochraňuje
posádku jako
nikdy předtím

Mitsubishi Outlander modelového roku 2017 zaručeně poznáte podle žraločí ploutvičky na střeše, převzaté z modelu PHEV.

Uvnitř je změn více než dost. Ze středového panelu nadobro zmizela páka klasické ruční brzdy. Tu nahradilo tlačítko elektronické parkovací brzdy. Krok je to logický – kromě snadnějšího ovládání se nabízí možnost automatického zabrzdění a odbrzdění. Problém ovšem nastává v momentě, kdy dojde k úplnému vybití autobaterie, to se brzda neodbrzdí. Nová je grafika palubního počítače. Ta je přehlednější a hlavně už nepůsobí jako z minulého století. Změn doznalo i rozhraní multimediálního systému, přesto systém Pioneer působí ve srovnání s nejnovějšími modely stále zastarale. Terno to není ani s jeho reakcemi na pokyny. Dobře funguje navigace, která spolehlivě naviguje, a tak řidič nikdy nepochybuje, kam má jet – zobrazení odboček pomocí dopravních ukazatelů je maximálně přehledné. Nechybí ani zobrazování skutečné rychlosti vozu dle GPS.

Novinkou je vyhřívání čelního skla a volantu, přičemž přední sklo je rozmrazováno pomocí tenoučkových drátků jen v případě, že venkovní teplota spadne pod 5 °C. Omezení Mitsubishi přichystalo i u volantu, kde si teplý věnec užijete pouze půlhodinu. Samotný věnec je navíc vyhříván jen v místě úchopu. Všechna tato omezení mají za úkol chránit baterii.

V Outlanderu si konečně uvidíte na nohy, jelikož nechybí osvětlení právě tohoto místa a také středové opěrky. Nová je uzavíratelná schránka s prostorem pro nápoje či víčko palivové nádrže, na které si zákazníci stěžovali. Zlepšení doznalo odhlučnění a klimatizace dostala nové chladicí médium.

Outlander 2017 získal novou bezpečnostní výbavu, která byla kromě jiného rozšířena o systém sledování mrtvého úhlu. Ten funguje jak při běžné jízdě, tak při předjíždění či couvání z parkovacího místa. Při běžné jízdě dvojice radarů umístěných v zadním nárazníku monitoruje oblast vedle vozu a těsně za vozem. Pokud řidič sepne směrová světla, radar začne sledovat přijíždějící auta až 70 metrů za vozem a může tak včas upozornit na rychle se přibližující automobily (motocykly prý nemusejí radary vždy bezpečně rozeznat). A při couvání z parkovacího místa dokážou radary upozornit na přijíždějící vůz, což ovšem neplatí při šikmém stání, kdy stíní vedle zaparkovaná vozidla.

Vylepšení doznal systém varování před kolizí, který nově pozná i chodce. Systém používá laserový radar s kamerou, kterou Outlander zároveň využívá pro varování před opuštěním jízdního pruhu, nebo automatické přepínání tlumených a dálkových světlometů. Japonské SUV se může pochlubit zajímavou funkcí „zmírnění nežádoucí akcelerace“.

Zájemci o bezpečnostní pomocníky však budou muset sáhnout výhradně po automatické převodovce. Automatické přepínání tlumených a dálkových světel, asistent pro jízdu v pruzích, automatické brzdění s detekcí chodců nebo zmírnění nežádoucí akcelerace jsou dodávány výhradně k samočinné převodovce. Převodovka CVT se nově umí chovat jako klasický automat a simuluje řazení.

V rámci faceliftu nedošlo ke změně nabídky pohonných jednotek. Outlander se i nadále spoléhá na benzinový dvoulitr MIVEC s výkonem 110 kW, kombinovaný s pětistupňovým manuálem nebo převodovkou CVT. Vznětové agregáty zastupuje čtyřválec 2.2 DI-D dostupný ve dvou výkonnostních verzích (110 nebo 132 kW), přičemž u obou verzí se můžete rozhodovat mezi manuální šestirychlostní převodovkou nebo šestirychlostním klasickým automatem. Kromě benzinového dvoulitru s manuálem se všechny verze spoléhají na pohon všech kol.

Ale už dost teorie. Pojďme na první jízdní zkušenosti, které jsem získal při zpáteční cestě od jezera Zell am See. Přes pět stovek dlouhá cesta uběhla v naprosto klidném tempu, kdy člověk ani netuší, že jede. Turbodiesel se pod kapotou při startu nezaprě, při jízdě jsem o něm vůbec nevěděl (kromě plné akcelerace samozřejmě). Outlander překvapí slušným akustickým komfortem a příjemným žehlením nerovností. Pochvala patří i předním sedadlům, ze kterých mě nebolela záda. Jediným nedostatkem jsou kratší sedáky a mizerné boční vedení. Pokud neřežete zatáčky, budete stejně jako já spokojeni.

Sklonit jsem se musel před sametovým řazením automatické převodovky spojené s nejsilnější verzí turbodieselu. Automat sice ředí výkon, dává si na čas, ale samotné přeřazení probíhá absolutně nepozorovatelně, hladce a tiše. A cukání při rozjezdu známé z dvouspojkových automatů? Na ně u tohoto modelu s klasickým hydroměničem prostě nenarazíte. Přesně takto si představuji rodinné SUV, které řadí a jezdí sametově. A když připočtu absenci otravného start-stop systému spolu s výtečnou spotřebou paliva, není co řešit. Trasu Salzburg–Praha Outlander zvládl za skvělých 6,5 l/100 km. A to se střešním boxem.

