



Příchod třetí generace modelu Mitsubishi Outlander byl u odborné motoristické veřejnosti provázen rozporuplnými reakcemi, které se týkaly především designu. Jak jste si jistě všimli v minulém testu tohoto nového modelu, zdála se nám změna směrem k modernějšímu, tvarově čistému vzhledu nového Outlanderu přínosná a čas na tomto názoru nic nezměnil. Jen jsme si pro vás připravili tentokrát test diesellového motoru ve spojení s automatickou převodovkou. Text: Josef Židek

# Klidná jízda

Číslo prodeje naznačují, že u zákazníků je Outlander stále oblíbený (za 1-4/2012 se registrovalo 122 kusů, letos 1-4 to bylo 108 ks, což v podstatě kopíruje vývoj automobilového trhu). Změna designu přinesla mimo jiné i výrazné zlepšení aerodynamiky, a to o 7 %. Součinitel odporu vzduchu se snížil z 0,36 na 0,33.

Automatická převodovka by měla přinést pohodlnější a pohodovější řízení, což ostatně tvrdí i zahraniční motorističtí kolegové. Outlander zkrátka není závodní vůz, je to spíše robustní SUV, které vám má poskytnout komfort rozměrného vozu, výhodu vysokého sezení za volantem a pohodlí při jízdě po méně kvalitním povrchu, ať už je to polní cesta

nebo rozbitá pražská silnice (což není až na asfaltový povrch tak velký rozdíl). V těchto parametrech totiž Outlander jasně boduje. V zatáčkách se sice lehce naklání, ale o dírách v silnici, které překonáváte s menším autem za trvalého klení a ořesů bederních i křížových obratlů, nevíte v Outlanderu vůbec nic.

Stopadesát koní výkonu diesellového motoru sice není určeno pro rallye, ale ve spolupráci s automatickou převodovkou vám přinesou klidnou a především pohodlnou jízdu. Do kabiny proniká minimum z kultivovaného zvuku přepínaného čtyřválcového agregátu 4N14, který ve spojení s novou šestistupňovou automatickou převodovkou deklaruje kombinovanou spotřebu 5,8 l/100 km. Řazení automatu je pro dynamičtější jezdce snad příliš rozvážné, ale filozofii Outlanderu vyhovuje skutečně výborně. Ostatně máte k dispozici také ruční režim řazení pomocí velkých pádel pod volantem, známých už z předchozí generace.

Outlander je k dispozici i ve verzi s pohonem pouze předních kol, ale testovaný pohon 4WD se výborně osvědčil a dali bychom mu přednost. S pohonem 2WD je stejně k dispozici jen benzinová motorizace 2.0 MIVEC, kterou si asi vybere jen málokterý český zákazník. Pohon všech

## Testovaný model Mitsubishi Outlander 2,2 DI-D 6AT

- **motor:** vznětový čtyřválec turbodiesel 2268 cm<sup>3</sup>
- **výkon:** 110 kW/150 k při 3500 ot./min.
- **točivý moment:** 360 Nm při 1500 – 2750 ot./min.
- **rozměry:** délka 4655 mm, šířka 1800 mm, výška 1680 mm
- **rozvor náprav:** 2670 mm

kol zajišťuje nová generace Mitsubishi systému Multi Select, který kombinuje elektronické ovládání mezinápravové spojky s možností ručního ovládání. Elektronická řídicí jednotka analyzuje snímače, které monitorují výrazně více ukazatelů než předchozí generace, a podle potřeby přenáší točivý moment na zadní kola. Při příznivých parametrech upřednostňuje pohon pouze předních kol pro snížení spotřeby paliva, na druhou stranu ale častěji než u předchozího modelu zapojuje všechna čtyři kola pro jistější a bezpečnější jízdu. Řidič může zasáhnout volbou režimu 4WD LOCK, který najde své opodstatnění při jízdě náročnějším terémem, při hrozící možnosti uvíznutí či zapadnutí.

Cena Outlanderu v diesellové motorizaci začíná na 757 000 Kč (cena testovaného modelu byla 898 000 korun, v době testu po slevě za 830 000 Kč), přičemž Mitsubishi nabízí velmi zajímavé akční slevy pro určitá časová období. Pokud tedy máte Outlander ve svém hledáčku, rozhodně se vyplatí sledovat aktuální nabídku u prodejců Mitsubishi.

