

HRDĚ S NOVÝM ŠTÍTEM

NABÍDKA CROSSOVERŮ ČI SUV JE DNES V EVROPĚ MIMOŘÁDNĚ ŠIROKÁ A USPĚT V TÉTO TVRDÉ KONKURENCI JE ROK OD ROKU TĚŽŠÍ A TĚŽŠÍ. TRADIČNÍ VÝROBCE ČTYŘKOLEK Z JAPONSKA NASAZUJE OD ROKU 2001 DO NEJPRODÁVANĚJŠÍ KATEGORIE MODEL OUTLANDER, JEHOŽ TŘETÍ GENERACE BYLA LONI DÚKLADNĚ MODERNIZOVÁNA.

Japonská automobilka patří na českém trhu mezi menší importéry s omezenou nabídkou modelů a úspěchy zde v posledních letech slaví hlavně s kompaktním crossoverem ASX. Ten převzal štafetu nejprodávanějšího mitsubishi po Outlanderu druhé generace, který byl dokonce jeden rok vůbec nejprodávanějším SUV v ČR. Jenže, kdeže loňské sněhy jsou... Outlander třetí generace přišel na trh v roce 2012 ▶



ZMĚNY
V TECHNICE
NOVÉMU
OUTLANDERU
PROSPĚLY,
DESIGN JE
DISKUTABILNÍ



► a postupně se tohle jméno z předních pozic žebříčků prodeju vytratilo, i když z hlediska celého evropského trhu je to stále lídr japonské automobilky. Troufám si tvrdit, že na vině opadávajícího zájmu byl hlavně design, který působil – slušně řečeno – nemastně neslaně, a nijak zvlášť nenadchnul ani strohý interiér. Nepomohl první facelift v roce 2014, a tak se u Mitsubishi pokusili o další ne nevýznamné vylepšení hned v následujícím roce. Outlander loni úplně změnil svou tvář. Nárazníky, maska i světlá se doslova přioštlily a celé to orámovaly chromované lemy, o kterých designový jazyk Mitsubishi hovoří jako o tzv. dynamickém štítu. Nové jsou i zadní partie, což dohromady s upravenou přední částí způsobilo prodloužení celkové délky o 40 mm na 4695 mm. Podle profilu a bočních profilů však poznáte původní model na první pohled. Vedle designu se pak další vylepšení týkají hlavně výrazného snížení hladiny vnitřního hluku, utlumení vibrací od motoru, nového naladění podvozku a rozšíření výbavy o jízdní asistenty. Japonci tvrdí, že Outlander loni prodělal přes 100 změn, takže lze v podstatě hovořit minimálně o třiapůlté generaci... Ověřit to nelze, a tak tomu „musíme“ věřit.

I když cílem vylepšení bylo mimo jiné „zvýšení míry kultivovanosti“ v interiéru, výsledek je stále spíše tristní, zvláště v porovnání s konkurencí, která se předvádí v nejrůznějších stylech, sladěných dekorech či barevných LCD displejích, které samozřejmě nechybí ani v Outlanderu. Jenže například ten dotykový na středovém panelu vypadá, jako by pocházel z autopřislušenství nějaké úplně jiné značky. I když oko experta na design při pohledu na palubní desku nezaplesá, z hlediska funkčnosti (pochválit lze i dobrý zvuk audiosoustavy Rockford Fosgate) a ergonomie není Outlanderu co vytýkat. K dispozici jsou varianty se dvěma i třemi řadami sedadel, přičemž tu třetí lze vtipně složit do podlahy zavazadlového prostoru, který má v pětimístném uspořádání solidní objem 477 litrů (pod roletou).

U Outlanderu třetí generace jsou v nabídce tři pohonné jednotky a tři převodovky. Pokud opomineme zážehový čtyřválec 2,0 MIVEC (110 kW), dodávaný pouze s pohonem předních kol, tak hlavní



◀ INTERIÉR NA PRVNÍ POHLED PŮSOBÍ, JAKO BY DESIGNÉRY VŮBEC NEZAJÍMAL. ALE Z HLEDISKA ERGONOMIE MU NENÍ CO VYTÝKAT

část nabídky tvoří turbodiesel 2,2 litru (110 kW a 132 kW) s přímým vstřikováním common-rail tlakem až 200 MPa, který plní díky zásobníkovému katalyzátoru oxidů dusíku emisní normu Euro 6b. Pod kapotou testovaného modelu byla slabší verze o výkonu 110 kW. Její projev ovlivňuje solidní točivý moment, který je k dispozici již v otáčkách 1500 1/min. Průběh momentové křivky i jeho maximální hodnota se liší u verze s ručně řazenou nebo samočinnou šestistupňovou převodovkou INVECS II, která u třetí generace nahradila na první pohled modernější dvouspojkový automat TC-SST. Klasická planetová převodovka s hydrodynamickým měničem možná neřadí nahoru tak rychle jako „dvouspojka“, ale zajistí velmi příjemný jízdní komfort a také nižší spotřebu, neboť se snaží držet otáčky co nejnižší. Pomoci jí navíc lze i pádly pod volantem.

Řízení Outlanderu je příjemné, automobil dělá přesně to, co po něm chcete, v zatáčkách se příliš nenaklání a přitom nabízí celkem komfortní odpružení. Chování Outlanderu na silnici i mimo ni vylepšuje systém pohonu všech kol označovaný jako S-AWC (Super All Wheel Control), dodávaný pouze u nejvyšší výbavy Instyle. Jestli si tuto zkratku spojíte spíše se sportovním Lancerem EVO, nemýlíte se, v případě Outlanderu má podpořit hlavně plynulý rozjezd

SEDADLO ŘIDIČE JE V „TOP“
VERZI INSTYLE ELEKTRICKY
NASTAVITELNÉ A VYHŘÍVANÉ,
TVAREM ALE NENADCHNE

a optimální záběr předních kol při průjezdu zatáčkou. Je to zásluha systému aktivní kontroly zatáčení (AYC), který reguluje činnost brzd a rozděljuje točivý moment na levé a pravé přední kolo pomocí elektronicky řízeného samosvorného diferenciálu. I v režimu AWC Eco, kdy jsou poháněna pouze přední kola, je tak přenos velkého točivého momentu na kola zcela bezproblémový. Za deště je přesto lepší jezdit v režimu Normal, který rozděljuje točivý moment podle potřeby i na zadní kola. Pro jízdu na sněhu a mimo silnice jsou pak ještě k dispozici všeříkající režimy Snow a Lock, do terénu se však Outlander moc nehodí kvůli velkým nájezdovým úhlům a omezené světlé výšce. 190 mm je sice na SUV solidní světlá výška, do opravdového terénu je to ale stále málo, hlavně vinou dlouhých převisů karoserie. Nicméně, z hlediska trakce je na tom Outlander přes absenci terénní redukce velmi dobře.

Co se týče silnice, navzdory použití systému pohonu všech kol z uznávaného sportáku nemá vysoký a dlouhý Outlander pro sportovní jízdu žádné další předpoklady. Dynamika je spíše průměrná a celkový projev samočinné převodovky náročnějšího uživatele také moc neosloví. Automat sice při sešlápnutí plynového pedálu okamžitě podřadí, ale následný zátah se nekoná. Je třeba chvíli počkat, což netrpělivého řidiče se sportovními ambicemi brzy přestane bavit. Kdo však vyznává klidnou jízdu, a jen tu a tam někoho předjede, určitě se mu bude řízení tohoto SUV líbit. Deklarované spotřeby výrobce jsem sice nedosáhl, ale celkový průměr lehce nad 7,5 litru na 100 km v zimních podmínkách mi připadá celkem solidní.

Obecně patří inovovaný Outlander mezi lepší průměr ve svém segmentu a cenově jsou jednotlivé verze rovněž přijatelné, když provedení s turbodieselem a pohonem všech kol koupíte již za 733 850 Kč. Dalo by se říci, že toto SUV představuje takovou starou dobrou japonskou školu. Na první pohled neoslňuje, navíc působí trochu laciným dojmem, ale z uživatelského hlediska mu v podstatě není co vytknout... Z hlavních konkurentů je třeba jmenovat Nissan X-Trail, jenž je dnes zcela ve stínu úspěchu menšího Quashqai, nebo Subaru Forester, Mazdu CX-5 či Hondu CR-V, které zase nenabídnou třetí řadu sedadel. ◀



OUTLANDER PATŘÍ VNITŘNÍM
PROSTOŘEM MEZI NEJVĚTŠÍ VE SVÉ
KATEGORI, TŘETÍ ŘADA JE VŠAK SPÍŠE
PRO DĚTI NEBO NA KRATŠÍ TRASY



Mitsubishi Outlander 2,2 DI-D 6AT 4WD Instyle

MOTOR:

Vpředu napříč uložený zážehový čtyřválec. Zdvihový objem 2268 cm³. Největší výkon 110 kW (150 k) při 3500 1/min. Největší točivý moment 360 N.m při 1500–2750 1/min. Šestistupňová samočinná převodovka. Stálý pohon všech kol.

KAROSERIE:

Samonosná karoserie. Kabina pětidveřová a sedmimístná. Objem palivové nádrže 60 l.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Delka 4695 mm. Šířka 1810 mm. Výška 1680 mm. Rozvor 2670 mm. Provozní/celková hmotnost 1685/2260 kg. Zavazadlový prostor 0,128–0,667–1,608 m³.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Zrychlení 0–100 km/h za 11,6 s. Nejvyšší rychlost 190 km/h. Kombinovaná spotřeba 5,8 l/100 km.

ZÁKLADNÍ CENA:

979 850 Kč vč. DPH (Instyle)

HODNOCENÍ:

Velký vnitřní prostor
Funkční pohon všech kol
Bezpečné jízdní vlastnosti
—
Horší dynamika
Méně útulný interiér
Pomalejší změna převodů



▲
ČTYŘVÁLCOVÝ TURBODIESEL
2,2 LITRY S PŘÍMÝM
VSTRIKOVÁNÍM COMMON-RAIL
MÁ VE SVÉ SLABŠÍ VERZI
NEJVĚTŠÍ VÝKON 110 KW



JÍZDNĚ
SE OUTLANDER
ŘADÍ MEZI
TY LEPŠÍ
VE STŘEDNÍ
TRIDĚ SUV

