MITSUBISHI OUTLANDER 2.2 DI-D INTENSE +

km/h	7,7/5,3/6,2 1/100 km	0–100
200		10,4

ROZMĚRY	
Délka (mm):	4665
Šířka (mm):	1800
Výška (mm):	1720
Rozvor náprav (mm):	2670
Rozchod vpředu (mm):	1540
Rozchod vzadu (mm):	1540
Zavazadlový prostor (l):	220/1691
Palivová nádrž (l):	60
HMOTNOSTI	
Pohotovostní (kg):	1780
Užitečná (kg):	630
Celková (kg):	2410
Výkonová hmotnost (kg/kW):	13,69
Hmotnost brzděného přívěsu (kg):	2000
Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg):	750
MOTOR	
Vznětový přeplň. 4válec:	DOHC/16V
Zdvihový objem (cm³):	2268
Kompresní poměr:	14,9:1
Vrtání x zdvih (mm):	86,0x97,6
Maximální výkon (kW):	130
Při otáčkách (min⁻¹):	3500
Točivý moment (N.m):	380
Při otáčkách (min⁻¹):	2000–3000
Specifický výkon (kW/l):	59,09
Emisní norma:	Euro5
Emise (g/km):	163
PROVOZ	
Poháněná kola:	přední/všechna
Převodovka:	manuální 6stupňová
Maximální rychlost (km/h):	200
Zrychlení 0–100 km/h (s):	10,4
Průměr otáčení (m):	10,6
CENA	
Zákl. model 2.0 Invite (Kč):	499 900
Test. m. 2.2 DI-D Intense +(Kč):	769 900
Test. model s příplatky: (Kč):	800 658
HODNOCENÍ	
Jízdní vlastnosti:	4/5
Motor a převodovka:	5/5
Výrobní zpracování:	4/5
Prostor a pohodlí:	4/5
Cena a výbava:	4/5

ZNÁMKA 1- AUTOHITU

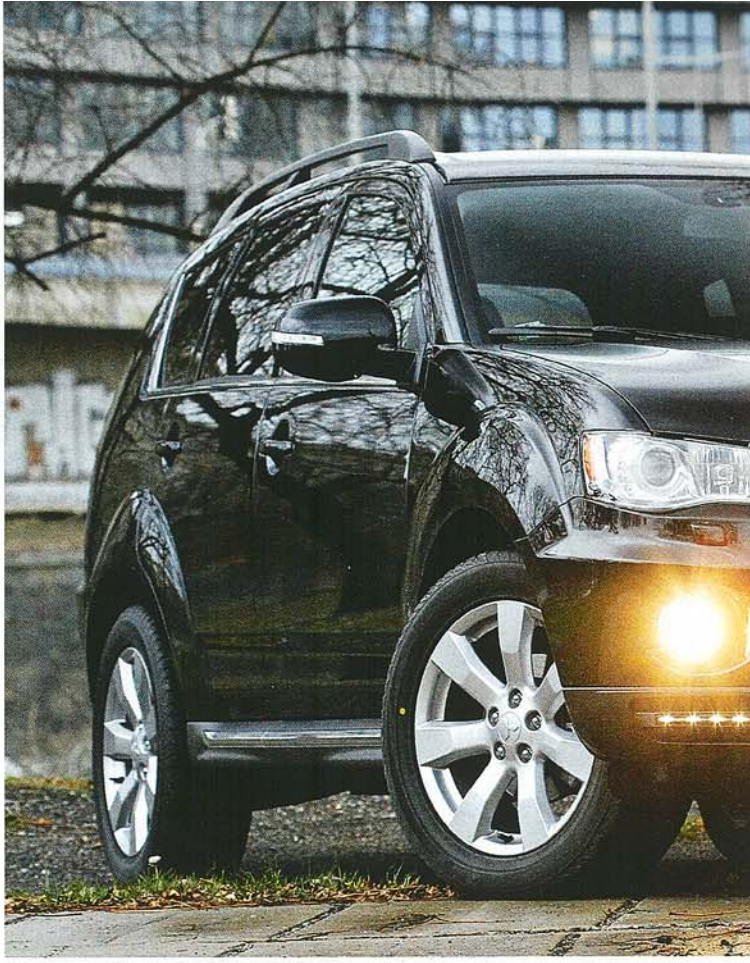
\+ vynikající motor s úderným tahem a nízkou spotřebou, komfortní odpružení, 7 míst, prostornost, robustnost, kvalita

– jen výškově stavitelný volant, chybí nejmodernější výbava

▲ Zvláštností vozu je možnost sklopit zadní čelo.

▲ V zavazadelníku umístěný subwoofer lze nastavit v 5 úrovních výkonu.

▲ Že se již vůz nějaký čas vyrábí, prozrazuje jen výškově stavitelný volant.



Hlavně dobře jezdit

Již sedmým rokem je na trhu testované SUV od Mitsubishi. Spíše než na pozlátko v podobě všemožných „zbytečností" sází na osvědčenou a robustní techniku. Kromě toho má také paralelu u koncernu PSA.

Tomáš Dusil
tomas.dusil@burda.cz

Auto by mělo hlavně dobře jezdit. To ostatní je již podřadné. Bohužel v posledních letech se ukazuje, že ne vždy tomu tak je. Poctivé železo nahrazují vodiče, lichoběžníkové nápravy jednoduché pseudo McPhersony a tak bychom mohli pokračovat. Výrobci se nedostatek hardwaru snaží kompenzovat bohatou výbavou čítající moderní elektronickou výstroj. Žel ta sice mnohdy usnadňuje řidiči život, avšak jízdu jako takovou vylepšuje jen zřídka. Nebo si opravdu myslíte, že couvací kamera je totéž co pořádné zavěšení kol? Snad i proto nás potěšil stále vyráběný Outlander. Zapomeňte na dvouzónovou klimatizaci či podélně stavitelný volant. Kompenzací vám jistě bude sofistikovaný motor, u něhož se nemusíte starat o rozvody spolu s dobře vyladěným podvozkem. V kontextu tak Outlander jezdí lépe než řada modernějších SUV konkurenčních značek. Přesto je otázka, zda to bude stačit...

Outlander 2. generace existuje také coby Peugeot 4007 či Citroën C-Crosser.

MIVEC V DIESELU

Zmínili jsme pohonnou jednotku. Ta je opravdovou chloubou motorářů Mitsubishi Motors, neboť spolu s novým agregátem od Mazdy SkyActiv-D jde o jeden z nejvyspělejších dieselů současnosti.

Představil se v loňském roce v rámci prezentace menšího SUV ASX a tehdy šokoval ve své době rekordním kompresním poměrem 14,9:1 spolu s proměnným časováním sací strany rozvodu MIVEC (Mitsubishi Inovative Valve timing Electronic Control). To je zde provedeno stejně jako na některých zážehových motorech značky, kupříkladu řadě 4G92. Jedná se o původní MIVEC, tedy ten pracující s dvěma různými vačkovými palci. Díky tomu se mění nejen časování, nýbrž i zdvih, podobně jako u systému Honda VTEC. Zdůrazňuji to proto, že dnes existuje ještě takzvaný MIVEC II pracující pou-

Foto: Petr Mencl

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D MIVEC

200 km/h; 6,2 l/100 km

Cena od 769 900 Kč

ze s variátorem, a tedy natáčející vačkový hřídel vůči klikovému. Dříve rekordní komprese je dnes překonána zmíněným motorem od Mazdy.

VYNIKAJÍCÍ ÚSPORA

Když nahlédnete do ceníku Mitsubishi, zjistíte, že pro Outlander jsou k dispozici vlastně dvě 2.2 DI-D. Kromě té vlastní, testované, spojené výhradně s manuální šestistupňovou převodovkou existuje ještě motor dodávaný koncernem PSA. Ten je pro změnu v nabídce výhradně s dvouspojkovou samočinnou převodovkou TC-SST.

Testovaný motor má v této kubatuře označení 4N14. V zásadě je odvozen od menší 1.8 (4N13). Základní konstrukce je stejná, větší motor však pracuje s Common-Railem piezo, keramickými žhavicími svíčkami či lepším turbodmychadlem s klapkou také na sací straně. Ta zlepšuje reakci turbodmychadla na přidání plynu. Za zmínku stojí také modul s vyvažovacími hřídeli.

Zmíněné highlighty se podepisují na vynikajícím dojmu při jízdě. Záběr z nízkých otáček je obdivuhodný, prodleva turbodmychadla téměř neznatelná. Co trochu překvapilo, bylo letargičtější padání motoru z otáček po odstavení akcelerátoru. Když vezmeme v potaz, s jakou hmotností se motor potýká a že v režimu 4WD roztáčí všechna čtyři ne zrovna malá kola, pak výsledná spotřeba paliva dle údajů palubního počítače 6,2 l na 100 km je vskutku vynikající.

HRABAT MŮŽE I PŘEDNÍMI

Testovaný agregát se pojí vždy se systémem, umožňujícím volbu buď pohonu pouze přední nápravy, případně obou. Navíc je zde ještě režim Lock, jehož aktivací se napevno uzavře elektromagnetická lamelová spojka, takže točivý moment mezi předek a zadek je v tu chvíli neměnných 50:50. To oceníte, pokud se s vozem vydáte mimo zpevněné cesty.

Jízdní vlastnosti Outlanderu ctí hlavně komfort. Odpružení je vláčné, pohyby karoserie výraznější. Řízení s hydraulickým posilovačem nabízí vynikající citlivost. Bohužel v kombinaci s měkkými pouzdry ramen se do něj přenášejí občas rázy a také na vyjetých kolejích vůz trochu cestuje ze strany na stranu. ■

Kabina Outlanderu je na dnešní poměry již jednodušší, ale přehledná.

▲ Přístrojový štít je kompletně vybavený a dobře čitelný.

◀ Manuální šestistupňová převodovka je kombinována s vlastním vznětovým pohonem. Dvouspojková pak s agregátem PSA/Ford o stejném základním objemu.

▲ Kombinace syntetické kůže a látky je v této verzi v sérii. Vyhřívání chybí.

▲ Druhá řada má standardně sedadla posuvná o 80 mm.

▲ Volič režimů pohonu obsahuje také uzávěru centrální lamelové spojky.

▲ Dvouzónovou klimatizaci si do Outlanderu neobjednáte.

▲ Motor 4N14 byl prvním dieselem s proměnným časováním, a nejen to...

▲ Audiosystém ze subwooferem a 9 reproduktory nabízel úžasný poslech.

NEJVĚTŠÍ SOUPEŘI

MAZDA CX-7 2.2 MZR-CD

Výkon: 127 kW
Rychlost: 200 km/h
Zrychlení: 11,3 s
Spotřeba: 7,5 l
Cena: od 755 900 Kč

FORD KUGA 2.0 TDCI

Výkon: 120 kW
Rychlost: 196 km/h
Zrychlení: 9,5 s
Spotřeba: 6,0 l
Cena: od 801 790 Kč

PEUGEOT 4007 2.2 HDI

Výkon: 115 kW
Rychlost: 200 km/h
Zrychlení: 9,9 s
Spotřeba: 7,0 l
Cena: od 775 000 Kč