



VLASTNÍ DIESEL



V nabídce pro Outlander figurují hned dva turbodiesely 2.2 DI-D, ale za pozornost stojí především motor s označením MIVEC...

Přepínávaný čtyřválec 2.2 DI-D MIVEC (typ 4N14) je druhým zástupcem nové řady vznětových motorů z vlastního vývoje Mitsubishi. Zatímco 1.8 DI-D (4N13), poprvé uvedený v typu ASX, má téměř čtvercovou konfiguraci (ø 83,0 x 83,1 mm), motor v Outlanderu je nadčtvercový (ø 86,0 x 97,6 mm), a proto dostal odlišné díly (blok válců, klikový hřídel, ojnice i písty). S ohledem na vyšší výkonové parametry 130 kW (177 k) a 380 N.m došlo k dalším technickým úpravám, nechybějí objemnější filtr pevných částic (2,3 místo 2,1), chladič oleje a dvojitě vyvažovacích hřídelů. Používá také větší turbodmychadlo Mitsubishi, které na rozdíl od oleje u 1.8 DI-D chladí voda. U obou motorů se používá revoluční technologie proměnného zdvihů sacích ventilů MIVEC. Její specialitou jsou odlišné zdvihy obou sacích ventilů 6 a 9 mm (každý má svou vačku) při nízkém zatížení, což vyvolává žádoucí rozvíření nasávaného vzduchu *swirl* efekt. Díky němu dochází k optimálnímu promíchání vzduchu s naftou rozprášenou do válců sedmiotvorovými vstřikovači Denso pod tlakem až 200 MPa (až devět vstřiků na jeden pracovní cyklus). Výsledkem je efektivnější hoření, menší

spotřeba i nižší emise. Od určených otáček pak ovládání obou ventilů přebírá třetí ostrá vačka, otvírající ventily naplno (9,5 mm). I díky systému MIVEC může motor pracovat s velmi nízkým kompresním poměrem 14,9:1, který teprve letos překonala Mazda Skyactiv-D (14,0:1). Použitím této složitě techniky se 2.2 DI-D MIVEC podobně jako jeho menší sourozenec dostal mezi absolutní špičku. K jeho velkým přednostem patří tichý a vyrovnaný běh, okamžitá reakce na přidání plynu, lineární zátah, ochota točit až k 5000 min⁻¹. Zvláště v zimě potěší i rychlé ohřátí na provozní teplotu a brzký nástup topení. Vysoké kvality této jednotky, která zvýšila atraktivitu až sedmimístného Outlanderu, už jenom podtrhuje nízká spotřeba mezi 6 a 7 litry nafty na stovku kilometrů, což je na automobil vážící přes 1700 kilogramů vynikající hodnota. Škoda jen, že k ní Mitsubishi nenabízí samočinnou převodovku. Ta se dodává pouze ke druhé alternativě 2.2 DI-D, což je ale turbodiesel od PSA, a pod označením TC-SST se ukrývá o padesát tisíc korun dražší dvouspojková převodovka. V době testu se Outlander 2.2 DI-D MIVEC s pohonem všech kol prodával od 649 900 Kč. **-MS-**

TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – kapalinou chlazený vznětový řadový čtyřválec, přepínávaný turbodmychadlem VGT, uložený vpředu napříč; DOHC 4V; elektronické přímé vstřikování common rail; EU5; 2268 cm³ (ø 86,0 x 97,6 mm); 14,9:1; 130 kW (177 k)/3500 min⁻¹ a 380 N.m/2000 – 3000 min⁻¹. Přímá řazená šestistupňová převodovka (3,818 – 2,045 – 1,366 – 0,974 – 0,897 – 0,790 – Z 4,139); stálý převod 4,058 (I až IV) a 3,450 (V a VI, Z). Pohon předních nebo všech kol s elektromagneticky ovládanou mezinápravovou spojkou.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce s pomocným rámem vpředu i vzadu; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson; vzadu víceprvkové závěsy; pérování vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči; příčné zkrutné stabilizátory, hřebenové řízení s posilovačem proměnného účinku, kotoučové brzdy ø 294/302 mm, vpředu s vnitřním chlazením, ABS/EBD, ESP; pneumatiky 225/55 R 18.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2670 mm, rozchod kol 1540/1540 mm; d/š/v 4665/1800/1680 mm; objem zavazadlového prostoru (VDA) 220/774 – 882/1691 l; objem palivové nádrže 60 l; pohotovostní/celková hmotnost 1705/2410 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 200 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 9,8 s; spotřeba paliva EU 7,7/5,3/6,2 l/100 km; emise CO₂ 163 g/km.