

# Mitsubishi do zásuvky

Tohle není žádná výstavní utopie, ale **plnohodnotný plug-in hybrid**, který bude v běžném prodeji od letošního léta: První hybridní čtyřkolka s nabíjením ze zásuvky! A má stát jen o sto tisíc víc než běžný naftový outlander.

Rozdílů mezi obyčejným vozem, který se po českých silnicích prohání od září 2012, a novinkou, jež obsadí showroomy letos v létě, není mnoho. Pomineme-li detaily v podobě jiné masky, máme před sebou vlastně úplně normální outlander s pouhými pár specifiky: volič jízdních režimů samočinné převodovky dostal navíc volbu „B“, což neznamená nic jiného než účinnější rekuperaci energie vznikající při zpomalování. V této poloze probíhá brzdění elektromotory, které tak dobíjejí akumulátory. Dalším způsobem „ládování“ baterií je stisk tlačítka CHRG (charge) na středové konzole – poté naskočí benzinový dvoulitr, jež coby generátor nadopuje akumulátory potřebnou energií. Abychom nezapomněli, pro indikaci funkcí hybridního systému slouží speciální menu upraveného infotainmentu. Na barevném displeji uprostřed palubní desky vidíte toky energií, stav nabití baterií nebo spotřebu v reálném čase.

## Stotisícový příplatek proti dieselu je férová cena za pokrok

PHEV = Plug-in Hybrid Electric Vehicle, tedy hybridní elektromobil s nabíjením ze zásuvky běžné rozvodné sítě. „Pendleři“ směřující z periferií do práce si bez problémů vystačí s elektrickým dojezdem 52 kilometrů (údaj výrobce) - s tím už se dá fungovat! Abyste však deklarované hodnoty dosáhli, musíte mít vpravdě citlivou pravačku na plynu, uváděný dojezd dále snižují zapnuté spotřebiče (vyhřívání skel, sedadel, světlá, stírače, klimatizace...). Energie je čerpána z lithum-iontových akumulátorů trůnících v podlaže, pocházejících od japonské firmy GS Yuasa - patří mezi největší asijské producenty.



Hybridní outlander identifikujete podle masky s rovnými chromovanými lamelami a označení

Další údaje? Například spotřeba benzínu: 1,9 litru na 100 km zní skvěle, ekology pohladí hodnota emisí 44 g CO<sub>2</sub>/km. Standardní čtyřválcový turbodiesel 2.2 DI-D/110 kW přitom zkonsumuje 5,3 l nafty a každý kilometr vypustí 138 gramů oxidu uhličitého. V porovnání s PHEV je ovšem o 150 kg lehčí, do zavazadelníku dáte místo 463 až 550 l bagáže a nechybí ani možnost sedmimístné konfigurace.

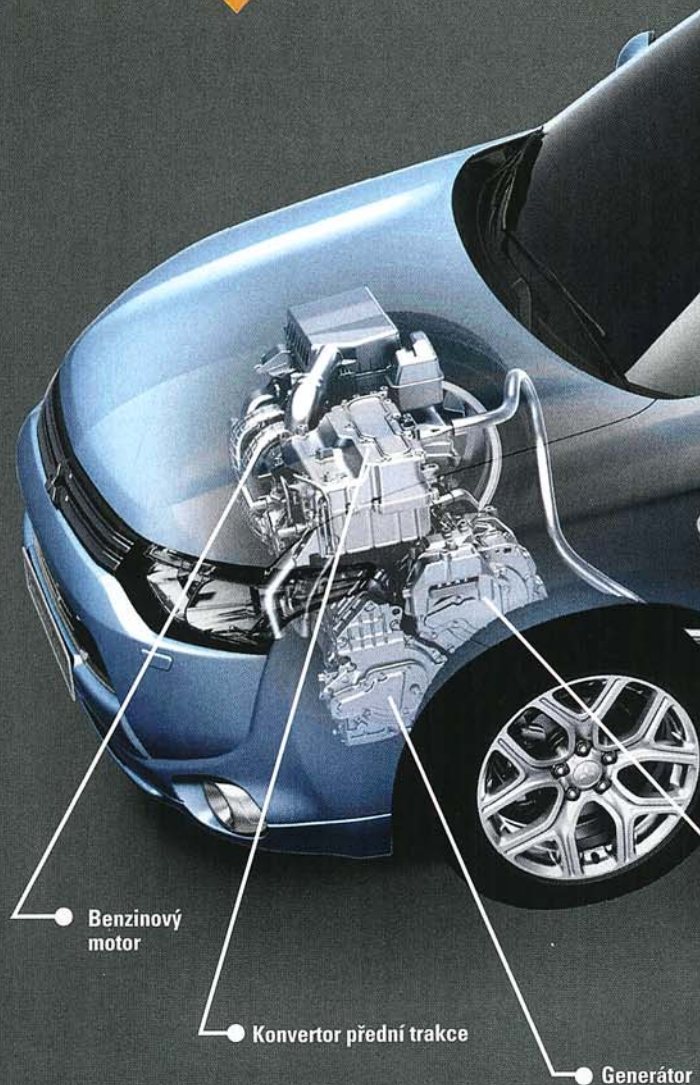
Protože se přesnou cenu dozvíme až při podzimní české prezentaci, můžeme si dovolit jistou spekulaci: pokud bychom uvažovali německý cenový rozdíl 4000 eur (tedy 100 000 Kč), v základním provedení Intense by Outlander PHEV mohl stát kolem 850 tisíc korun. To by byla bomba, neboť byste automaticky dostali samočinnou převodovku, za kterou se u dieselu připlácí 41 000 Kč.

Daňové výhody sice u nás v případě vlastnictví hybridního elektromobilu neplynou, úspory při provozu (zejména na krátké distance) jsou ale zřejmé už z údajů o spotřebě. A navíc těch 52 kilometrů ujedete tiše, bez emisí a nároků na benzin. Nejdříve si tohoto pocitu užijí v Holandsku, kde Mitsubishi prodej Outlandera PHEV zahájí, v září se připojí Německo a my se dočkáme na podzim. Tohle by mohla být pro značku tři diamantů cesta správným směrem.

-ab/hli-

## HYBRID OD MITSUBISHI

Pozoruhodné: Podobné plug-in hybridní SUV s pohonem 4x4 zatím nikdo z konkurentů nenabízí. Mitsubishi sází na plug-in akumulátory: nabíjejí se 4,5 hodiny. Čistě elektrický provoz zvládne PHEV na vzdálenost 52 kilometrů do rychlosti 120 km/h. Kdo ale bude využívat tohoto tempa, vycucne kapacitu li-ion baterií mnohem dřív...



Benzinový motor

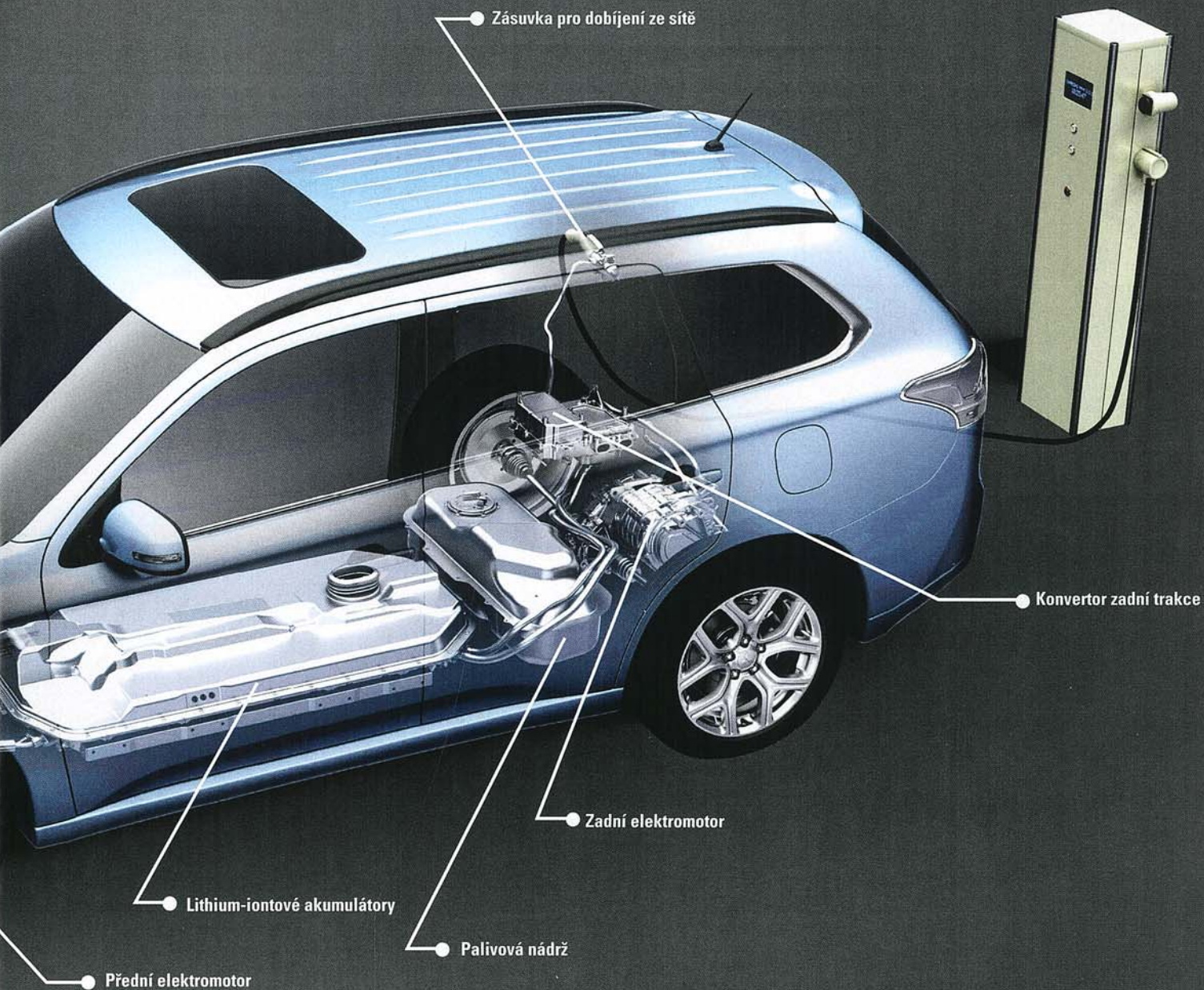
Konvertor přední trakce

Generátor

## KOKPIT

Řidič má dokonalé informace o práci hybridního soustrojí, energiích, spotřebě či stavu akumulátorů. Uvnitř na něj čeká už jen specifikum jiného voliče jízdních režimů s přidanou polohou „B“ (brzdění elektromotorem s intenzivnější rekuperací).





## TECHNIKA PHEV

Mitsubishi Outlander PHEV pohání vpředu umístěný benzinový čtyřválec 2,0 litru/110 kW s elektromotorem, jejichž moment směřuje separátně či kombinovaně na přední kola. O pohon zadních kol se pak stará druhý elektromotor, PHEV tak umí permanentní „čtyřkolku“. Zadní elektromotor je s výkonem 60 kW o něco mocnější než konkurenční zařízení v Lexusu RX 450h (50 kW).

