

# Jiskra pro život

**Když postaví hybrid evropská automobilka, ví o něm hnedle celý svět, i kdyby za moc nestál. Mitsubishi na to jde opačně a příliš se nechlubí.**

Na to, o jak revoluční počín jde, zatím fanfáry příliš neznějí. Ještě tak kdyby Mitsubishi postavilo hybridní Lancer Evo XI, jenže ono zvolilo kabát civilnějšího outlanderu.

Jako vůbec první v sériovém autě zkombinovalo všechny typy hybridního pohonu. V nízkých rychlostech Outlander PHEV nejvíce najezdí v čistě elektrickém, při vyšší zátěži pak sériovém režimu, ke každé poháněné nápravě je totiž pevně připojen elektromotor, živěný primárně trakční baterií (nepřeje-li si řidič jinak), a když je energie málo, pak i motorgenerátorem. Tedy obdobně jako v Opelu Ampera. Jenže spojení zážehového dvoulitru s výkonným generátorem umí akumulátory na přání během 20 minut i dobít. Ve vyšším tempu se spalovací motor mechanicky spojí s přední nápravou a vydrží tak až do nejvyšší rychlosti. To je realizováno jen spojkou, klasická převodovka totiž odpadla a ušetřila desítky kilogramů.



**Baterie se kompletně vešla pod podlahu, vnitřní prostor nebyl ovlivněn. Pode dnem se skrývá nabíjecí kabel.**

Oproti priusu používá mitsubishi pořádné baterky, takže čistě na elektřinu dojedete například do práce i zpět, pokud tedy pracujete nějakých 20 km daleko. Večer jej připojíte do 230V zásuvky a za pět hodin (případně 3,5 hodiny přes přípojku Menekes) je PHEV plně nabit. Zvládnete-li to navíc na noční proud, účty za palivo se rychle ztenčí. A ve městě vlastně vůbec nebudete potřebovat benzin...

Baterie li-ion článků, podobná té z typu i-MiEV, přitížila outlande-

ru asi o 200 kg, ovšem vešla se do podlahy a o 3 cm snížila těžišť. SUV tím získalo na suverenitě i přilnavosti při současně fajnovějším komfortu. Změnily se i dynamické parametry, relativně nízká maximálka 170 km/h, daná absencí převodovky, je asi nejkatější. V praxi ale vůbec nevadí. Svižná a tichá jízda, podtržená bleskovou reakcí na plyn v každém tempu je totiž daleko důležitější. A efektivita rovněž. Šetření vás navíc bude bavit.

S tímhle vozem se totiž nesžívá tak, že naskočíte a kromě odpichu z místa vás zajímá už jen spárování telefonu a stojánek na kávu. Zde se experimentuje, osahává, objevuje a učí novému pohledu na svět, mobilitu a vlastní důležitost. Když energie „cítíte“ proudit, snáz si uvědomíte, kolik stojí planetu váš komfort a podvědomě zpomalíte.

Při kratších pojezdách pak mnohdy odečtete spotřebu blížící se nule, klidné cestování na větší vzdálenos-

**O relativně malý nárůst hmotnosti i ceny se zasloužilo odstranění nejen převodové skříně, ale i kardanových hřídelí. Regule obou trakčních elektromotorů dokáže suplovat i aktivní mezinápravový diferenciál.**



**Pod samostatným krytem se skrývají konektory do klasické zásuvky (vlevo), vpravo je rychlonabíjecí zdířka Menekes. Dole je víko zmenšené nádrže.**

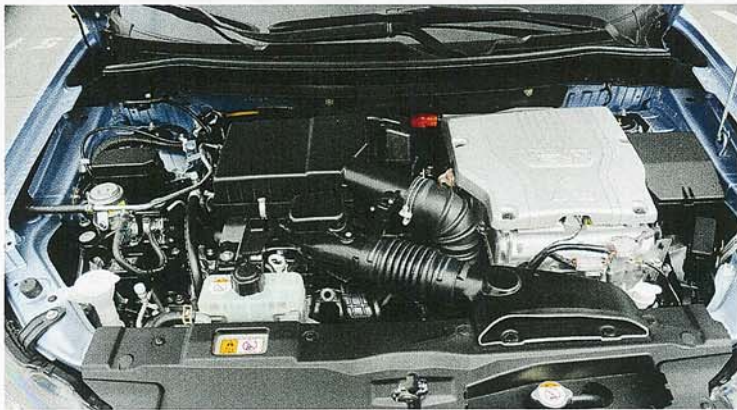


**Zvenčí se PHEV až na malička loga prakticky neodlišuje od běžného outlanderu, možná by více propagace této technologie přímo na autě neškodilo**





*Páidla pod volantem zde, podobně jako v elektrickém golfu, nastavují míru rekuperace. Jinak je automatická.*



*Pod kapotou se PHEV od klasického benzínového outlanderu na první pohled odlišuje jen skříň s výkonovou elektronikou. Pod ní se ale skrývá i generátor.*



*Dojezd na benzin a elektřinu je indikován zvlášť, zobrazit lze i toky energií*



*Vlevo se aktivuje dobíjení baterie motorem, vpravo uchování energie*

ti lze pořídit do 6 litrů. Jen na dálnici se po vybití baterie už musí spalovací motor většinou činit sám - pak konzumace vystoupá k devíti. Kdo však žije v dosahu zásuvek, může se těšit na dlouhodobý průměr tím nižší, čím více krátkých cest absolvuje. V garážích obchodních center navíc bývají dobíječky.

Vy Kročit do budoucnosti zatím není levné - kvalitní baterie a velké elektromotory prostě něco stojí a výsledek v podobě čtvrtmilionového skoku vůči dosud nejdražšímu outlanderu nepotěší, stejně jako nulová domácí podpora vysoce ekologických vozidel. Na druhou stranu se můžete těšit na velmi nízké účty za energii, zejména pokud jezdíte kratší cesty, pocit že jste něco udělali pro přírodu a v neposlední řadě i na velké, pohodlné a krásně jezdící auto. Psychické srovnávání se se sedmimístnou cenovkou vám usnadní navigace, adaptivní tempomat, kvalitní audio a další položky, s nimiž byste u konkurence za konvenčně poháněné středně velké SUV nezaplatili o moc méně. Bohatí vždy ušetří nejvíce.

**Ladislav Čermák**

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Mitsubishi Outlander PHEV

Zážehový řadový čtyřválec DOHC • Objem 1998 cm<sup>3</sup> • Výkon 89 kW při 4500/min • Točivý moment 190 N.m při 3700/min • Dva střídavé synchronní elektromotory s permanentním magnetem, každý 60 kW, přední 137 N.m, zadní 195 N.m • Systémový výkon 149 kW • Jednostupňová redukční převodovka • Pohon všech kol • Pneumatiky 225/45 R 17 • Nádrž 45 l • Li-ion baterie 12 kWh/300 V • Rozvor 2670 mm • Vnější rozměry 4655 x 1800 x 1680 mm • Zavazadlový prostor 667-1608 l • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1810/500 kg • Hmotnost brzděného/nebrzd. přívěsu 1500/750 kg • Největší rychlost 170 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 11 s • Normovaná spotřeba 1,9 l na 100 km • Výroba Okazaki, Japonsko

**Předběžná cena**

**cca 1 150 000 Kč**

## HODNOCENÍ



Revoluční a funkční koncept  
Tichá, dynamická jízda, jízdní komfort  
Úspory při kratších cestách  
Ucelená standardní výbava



Spotřeba v nejvyšších rychlostech  
Vyšší pořizovací cena

**2+**

**Závady v testu**

**Žádné**