



Přístrojová deska má praktické uspořádání, netrpí reflexemi ani povrzáváním plastů



I bez přeplňování dokáže dvoulitr docela svižně zrychlovat

Mitsubishi Outlander 2.0 MIVEC CVT 4WD Intense

Zážehový čtyřválec DOHC • Objem 1998 cm³

• Výkon 110 kW při 6000/min • Točivý moment 195 N.m při 4200/min • Převodovka samočinná bezestupňová • Pohon všech kol • Zavazadlový prostor 667-1608 l • Rozvor 2670 mm • Vnější rozměry 4695 x 1810 x 1710 mm • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1600/600 kg • Brzděný/nebrzděný přívěs 1600/750 kg • Největší rychlost 190 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 12,4 s • Nádrž 60 l • Normovaná spotřeba 6,4 l na 100 km • Výroba Nagaja, Japonsko.

Základní model
2.0 MIVEC/110 kW 5 AT 2WD Intense
608 450 Kč

Testovaný vůz
2.0 MIVEC/110 kW CVT 4WD Intense
738 650 Kč

Testovaný vůz s příplatky
752 650 Kč

Mitsubishi Outlander 2.0 MIVEC CVT 4WD

Pohodová atmosféra

Průběžně cizelované Mitsubishi Outlander u nás poprvé spojuje tichý atmosférický dvoulitr s plynulým variátorem a pohonem všech kol.

■ V České republice stojí prodeje Mitsubishi hlavně na modelu ASX. V loňském roce se pro něj rozhodlo 1889 zákazníků, což stačilo na desátou příčku mezi nejžádanějšími SUV. Technicky příbuzný, ale o poznání větší outlander vykazal 493 registrací, pro letošní rok má tuzemský dovozce cíl 550 vozů. Třetí generace outlanderu totiž v pátém roce kariéry prošla další z pravidelných modernizací, byť ne tak výraznou jako facelift modelu 2016. Nové je třeba praktičtější

provedení hrdla nádrže, „žraločí ploutev“ nahrazující větší anténu nebo zásuvka 12 V v zavazadelníku. Důraz na energetickou efektivitu znamená, že nové vyhřívání čelního skla sotva viditelnými odporovými drátky funguje až pod 5 °C nebo že se věnec volantu vyhřívá pouze na ploškách odpovídajících poloze „tři čtvrtě na tři“.

Vážnější bylo zaostávání outlanderu za konstrukčně mladším kodiaqem a spol. v oblasti asistenčních systémů.

Mezera je nyní zacelena a tyto prvky jsou dodávány výlučně se samočinnou převodovkou (viz Více oči více vidí).

Nepřeplňovaný benzinový dvoulitr nenadchne tabulkovými parametry 110 kW a 195 N.m. Svým tichým vyváženým během, úsporností i vzornou souhrou s modernizovaným variátorem však obhájí právo na existenci po boku převládajících turbomotorů. Proč jej Mitsubishi spojilo s variátorem a 4x4? V domácím Japonsku jde o oblíbené prvky, navíc souhra skvěle fungovala v zemích s výrazným zdaněním vozidel podle emisí CO₂. Ve starším laboratorním režimu NEDC se totiž dařilo dosahovat lepších výsledků než s manuálem a pohonem předních kol.

Samočinné bezestupňové převodovky se už zbavily dětských nemocí, odpadly obavy z rychlého mechanického





Do zatáčky pomaleji, kola sice drží stopu, ale karoserie se naklání



Hluboká schránka obsahuje konektory infotainmentu a zásuvku 12 V



Manuální korekce variátoru se hodí hlavně při brzdění motorem nebo předjíždění

ZÁVĚR

Redaktor
ZDENEK VACEK

Prostorné SUV Outlander si zachovalo bytelný podvozek s pohonem 4x4 a odolnější CVT vytěžilo z tradičního dvoulitru maximum. Přibýly praktické asistenční systémy, mitsubishi láká také třetí řadou sedadel a velmi dobrým poměrem cena/výbava.



Pětiletá záruka
Až sedm míst, velký zavazadelník
Tichý motor, pružné zrychlení
Poměr cena/výbava



Posuv a délka sedáků vpředu
Hluk od kol
Režim Eco/4WD

HODNOCENÍ



VÍCE OČÍ VÍCE VIDÍ



Nové asistenční systémy si vyžádaly propracovanější přístrojový štít i středový panel

Na odvrácení hrozící kolize už parkovací čidla nespolupracují s dříve užívaným radarem. Zastoupily jej laserové paprsky lidaru, monitorující prostor 10 metrů před vozidlem, v kombinaci s kamerou, která dohlédne na půl kilometru. Zároveň pomáhá se samočinným přepínáním světel: na vozidla v protisměru reaguje na méně než 400 metrů na vpředu jedoucí pod 100 m. Novinkou je i varování před nežádoucím opuštěním jízdního pruhu. Uvedené systémy reagují inteligentně, během týdenního testu jsme jen dvakrát manuálně korigovali „zapomenutá“ dálková světla. Zajímavá je schopnost zabránit nežádoucímu poškození vozu třeba při parkování, kdy řidiči sklouzne noha a v nízké rychlosti nečekaně prudce akceleruje. Outlander krotí sešlápnutí akceleračního pedálu o více než 85 procent jeho zdvihů.



Široká sedadla by si zasloužila delší sedáky i rozsah posuvu



Zadní sedadla lze podélně posouvat, opěradla naklápět. Sedm míst nabízí až vrcholná výbava Intense+ (standardně).

opotřebení variátoru třením při přenosu většího točivého momentu. Odborníci předpokládají životnost kolem 300 000 kilometrů, pojištěnou pětiletou zárukou na celý vůz a výměnou olejové náplně po 80 000 km.

Rozjezd šestnáctimetrákového outlanderu je pochopitelně doprovázen vytočením čtyřválců, zato pružnost nemá daleko k turbomotorům. Při aktivovaném režimu Eco vůz akceleruje pozvolněji, než by odpovídalo sešlápnutí pedálu plynu. Při jízdě ustálenou rychlostí převládá hluk odvalujících se zimních pneumatik. Navzdory klimatickým podmínkám jsme s lehkou nohou a v režimu Eco jezdili za 7,5 litru benzínu, plně odpovídajících rozměrům a hmotnosti tohoto SUV. Nejsme si jisti, jestli Mitsubishi neklade na předvídatost a paměť běžného řidiče příliš vysoké nároky. Aktivace režimu 4WD Eco deaktivuje pohon zadních kol, ale ta se stále samočinně připojí, když přední proklouznou. Jenže když si zároveň nastavíte Eco i pro zmírnění reakcí motoru na pohyb akceleračního pedálu, nedočkáte se přitlačení/stabilizace zezadu ani ve chvíli, kdy to – třeba na zasněženém úseku v lese – můžete potřebovat.

Podvozek outlanderu je pohodlný, navíc slušně dimenzovaný a nebojí se výtluků. Ve shodě s motorem a variátorem mu svědčí klidná jízda, v rychle projeté zatáčce se totiž karoserie docela výrazně nakloní. Dojem je tím silnější, že až na kratší sedák pohodlná široká sedadla těla při bočním zrychlení neposkytnou valnou oporu.

INZERCE

V PRODEJI OD 4. DUBNA

