

Úspěšný i komfortní

Japonské SUV třetí generace zatím nenavázalo na úspěchy svého předchůdce. U verze s turbodieselem a samočinnou převodovkou budeme zjišťovat důvody utlumeného zájmu zákazníků.



Design

Mitsubishi nepovažuje evropský trh za svou prioritu, i když především druhá generace SUV Outlander (před faceliftem) zde našla odpovídající ohlas a například na českém trhu ve své době patřila mezi nejprodávější. Nástupce samozřejmě chtěl na tyto úspěchy navázat, nicméně automobilka znovu změnila designový styl a nová tvář se Evropanům moc nezamlouvá, přestože určitě plní nové předpisy z hlediska ochrany chodců při čelním nárazu. Nový Outlander má stejný rozvor jako jeho předchůdce a celkově je jen o 1 cm kratší. Interiér přitom paradoxně nabízí více prostoru pro cestující i zavazadla, zároveň je celý automobil o více než půldruhého metráku lehčí a ještě se o 7 procent zlepšil koeficient čelního odporu vzduchu (c_x) na hodnotu 0,33. Ve skutečnosti vypadá Mitsubishi lépe než na fotkách, ale zároveň musím přiznat, že svými tvary opravdu nenadchne. Ničím pak neoslňuje ani interiér, kterému však nelze vytýkat kvalitu zpracování, použité materiály ani ergonomii. V tomto ohledu odvedli japonští designéři dobrou práci, ale celkový dojem lze shrnout do jediného slůvka: nuda. To samozřejmě neznamená, že by zároveň nebyl praktický. Stejně jako u předchůdce jsou k dispozici varianty se dvěma a třemi řadami sedadel, přičemž tu třetí lze vtipně složit do podlahy zavazadlového prostoru, který má v pětimístném uspořádání solidní objem 477 litrů (pod roletou).

Technika

U Outlanderu třetí generace jsou v nabídce dvě pohonné jednotky a tři převodovky. Pokud opomíme zážehový dvoulitr dodávaný pouze s pohonem předních kol, tak hlavní část nabídky tvoří turbodiesel 2,2 litru s proměnným časováním zdvihového ventilu (MIVEC) a nízkým kompresním poměrem 14,9:1. Dostatečný výkon 110 kW (popřípadě 132 kW s optimalizací od Rallitronicu) umocňuje velký točivý moment 360 Nm, který je k dispozici již v otáčkách 1500/min, což umožňuje využívat velmi široké rozpětí otáček motoru. Díky tomu si motor dobře rozumí i s klasickou samočinnou

šestistupňovou převodovkou s měničem INVECS II. Oproti dvojspojkové převodovce TC-SST jeho předchůdce to možná vypadá jako krok zpátky, ale u Mitsubishi dobře vědí, co dělají. Aktuální automat možná neřadí tak rychle nahoru jako „dvojspojka“, ale zajistí velmi příjemný jízdní komfort a také nižší spotřebu, neboť se snaží držet otáčky co nejnižší. Pomoci si lze pádly pod volantem, ale brzy zjistíte, že to vlastně není potřeba.

Jízda

Řízení třetího Outlanderu je příjemné, automobil dělá přesně to, co po něm chcete, v zatáčkách se příliš nenaklání a přitom nabízí celkem komfortní odpružení. I v režimu 2WD je přenos velkého točivého momentu pouze na přední kola bezproblémový, což u jeho předchůdce nebylo rozhodně samozřejmostí, nicméně svižnější sportovní jízda není pro tuto verzi úplně ideální. Automat sice při sešlápnutí plynového pedálu zběsile podřadí, ale okamžitý záťah se nekoná, a tak je třeba chvíli počkat, což netrpělivého řidiče se sportovními ambicemi brzy přestane bavit. Kdo však vyznává klidnou jízdu a jen tu a tam někoho předjede, určitě se mu bude řízení tohoto Outlanderu líbit. Spotřeba paliva je přibližně o litr vyšší než v případě verze s ručně řazenou převodovkou. Ale tento fakt berte s rezervou, protože přímé srovnání nemáme. Deklarované spotřeby výrobce jsme tak jako tak nedosáhli, ale celkový průměr okolo 8,5 litru mi nepřijde vůbec špatný.

Závěr

Outlander ve verzi s turbodieselem a samočinnou převodovkou je z funkčního hlediska povedená kombinace. Je samozřejmě jasné, že se tím zvednou požirovací (o 40 tisíc korun) i provozní náklady, ale kdo preferuje komfort za volantem, toho tahle varianta určitě uspokojí. Obecně patří nový Outlander mezi lepší nadprůměr ve svém segmentu, cenově jsou jednotlivé verze rovněž přijatelné (verze s pohonem všech kol je již od 680 000 Kč), a tak je vlastně potřeba přijít na chuť pouze jeho originálnímu designu. ■



TECHNICKÁ DATA

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D

Motor:	Vznětový přeplňovaný čtyřválec
Objem:	2268 cm ³
Výkon:	110 kW (150 k) při 3500 1/min
Točivý moment:	360 Nm při 1500-2750 1/min
Rychlost:	190 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	11,7 s
Spotřeba (město/mimo město/kombinovaná):	7,1/5,1/5,8 l/100 km
Palivová nádrž:	60 l
Rozměry:	4655 x 1800 x 1680 mm
Rozvor kol:	2670 mm
Pohotovostní / celková hmotnost:	1685/2280 kg
Hmotnost brzděného přívěsu:	2000 kg
Zavazadlový prostor:	128-667-1608 l
Základní cena (Intense+):	830 000 Kč