



Klasicky



- 1 Zavazadlový prostor nabídně v základním uspořádání 667 litrů.
- 2 Šestistupňový automat je klasickým měničem.
- 3 Přístrojová deska je dobře zpracovaná, některé ovladače však působí lehce archaicky. A z neustálého pipání tempomatu nemůžeme stát ještě teď.



V poslední generaci nespolehá Mitsubishi Outlander na dvouspojkovou převodovku, ale klasický měnič.

Musíme říct, že nám dvouspojka vůbec nechyběla. Velmi rádi jsme zapomněli na škvabavé rozjezdy, obtížné parkování v sebemenším stoupání a místy těžko obhajitelnou „logiku“ řazení.

S outlanderem vybaveným starým dobrým automatem jsme si mohli užít komfort daný hlavně jemnou změnou převodu. A také dostatečně rychlou. Proti dvouspojce, která je z podstaty věci

rychlejší, pracuje měnič samozřejmě o něco rozvážněji, ale rozhodně ne nijak výrazně. Cestovní pohodu jsme si mohli okořenit sekvenční volbou převodů pádly pod volantem, ale po pravdě řečeno, proč bychom to dělali? Ve standardním režimu pracuje automat tak, že nás k sekvenčnímu řazení absolutně nemotivoval.

A pozice L? Po přesunutí voliče do ní převodovka neřadí výš než do dvojky. Tuto možnost oceníte při tahání přívěsů a pohybu v terénu. Outlander má ve třetí generaci daleko blíže ke kombíkům, SUV původ odsouvá na druhou kolej. Podobně jako poslední Honda CR-V.

Automat a outlander je dobře fungující dvojka. Proti samočinné převodovce může stát vlastně jediný argument – v porovnání s manuálem zhruba o litr vyšší spotřeba. V technických údajích sice Mitsubishi uvádí rozdíl jen půllitrový, na stejném místě jsme si ale také přečetli, že bychom s automatem měli jezdit za 5,8 litru... Nakonec za osm!

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Přepíňovaný vznětový čtyřválec. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Pohon všech kol. Šestistupňová automatická převodovka. Zdvihový objem **2268 cm³**. Výkon **110 kW** při 3500 ot./min, točivý moment **360 N.m** při 1500-2750 ot./min. Nejvyšší rychlost **190 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **11,7 s**. Spotřeba město/mimo město 7,1/5,1 l/100 km. Emise CO₂ 153 g/km.
Kombinovaná spotřeba 5,8 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2670 mm**. Délka x šířka x výška **4655 x 1800 x 1680 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1685/595 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pneu a kola 225/55 R18.

Objem kufru 667/1608 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka a na lak 3 roky, 12 let na neprozrazování karoserie. Cena testovaného provedení **974 000 Kč*** (metalíza 14 000 Kč).

Základní cena 960 000 Kč*

KONKURENTI

Ford Kuga 2.0 TDCi/103 kW PowerShift Titanium **777 390 Kč**

Honda CR-V 2.2 i-DTEC/110 kW AT Executive **929 000 Kč**

Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi VGT/145 kW AT Premium **1 009 990 Kč**

Kia Sorento 2.2 CRDi/145 kW AT Premium **1 009 980 Kč***

Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D/110 kW AT Attraction **802 900 Kč**

Toyota RAV4 2.2 D-CAT/110 kW AT **871 900 Kč**

VW Tiguan 2.0 TDI/103 kW DSG Track&Style **794 900 Kč**

* Akční cena

TESTOVALI JSME

Outlander 2.2 DI-D SM 13/13 a 43/12

HODNOCENÍ

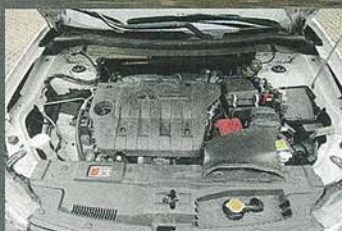
- + Hladce pracující převodovka
- Solidní odhlučnění interiéru
- Dostatečná dynamika
- Vysoká cena

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D/132 kW Rallitronic

Přídavek jak od Mäkinena

Ani s výkonem 110 kW nejede vznětový čtyřválec 2.2 DI-D zle, to vůbec ne. Se značkovou optimalizací Rallitronic se ale dostanete na 132 kW a 450 N.m (bonus 70 newtonmetrů). Oživení je víc než znatelné, do outlanderu jako by se vtělil samotný Tommi Mäkinen. Zátah lehce nad dvěma tisíci otáček je naprosto vražedný, outlander si v tu chvíli letí pro nálepku Evo.

Na dnešní přidušené poměry výjimečný zážitek. Sice s vyšší spotřebou (pravidelně jsme se ocitli v blízkosti osmi litrů), ale za akceptovatelný příplatek třicet tisíc.



Díky aplikaci od Rallitronicu se čtyřválec vzmůže na 132 kW. Kromě manuálu lze pořídit také automat.