



Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Atmosférický zážehový čtyřválec 2x OHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem **1998 cm³**. Výkon **110 kW** při 6000 ot./min, točivý moment **195 N.m** při 4100 ot./min. Pětistupňová přímo řazená převodovka. Nejvyšší rychlost **190 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **10,6 s**. Spotřeba město/mimo město 8,7/5,7 l/100 km. Emise CO₂ 157 g/km.

Kombinovaná spotřeba 6,8 l/100 km*

* Homologiční údaje o spotřebě a dynamice platí pro provoz na benzin

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2670 mm**. Délka x šířka x výška **4655 x 1800 x 1680 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1455/540 kg. Objem palivové nádrže 60/60 l.

Objem kufru 667 l

ZÁRUKY A CENY

Základní záruka 3 roky, 3 roky na lak, 12 let na neprerezavění karoserie. Cena testovaného provedení **583 900 Kč** (přestavba LPG 33 900 Kč).

Základní cena 550 000 Kč

KONKURENTI

Honda CR-V 2.0 i-VTEC 4x2 **544 000 Kč**

Toyota RAV4 2.0 Valvematic 4x4 **641 900 Kč**

HODNOCENÍ

+ Záruka pokrývá přestavbu LPG
Pružný a hospodárný motor
Servisní nenáročnost
Zachování objemu kufru

- Pouze pohon předních kol
Jen pětistupňová převodovka
Úzká zadní lavice

Největší se zárukou



Plynová přestavba benzinové verze otvírá cestu k praktickým přednostem Mitsubishi Outlander za dostupnou cenu.

Mezi příznivci středních SUV si nový outlander moc přátel nezískal. Ukázalo se, že řada z nich sice ráda mluví o robustní mechanice a pohonu všech kol, ale ve skutečnosti hlavně chtějí jezdit v něčem, co vypadá přitažlivě. Zevnějškem velké mitsubishi většinově vkusu nevyhoví, a tak musí hledat jiné způsoby, jak zaujmout.

Verze s předním pohonem na to jde se sympatickou upřímností. Funguje jako větší rodinné kombi, kterému se náhodou přihodila zvýšená světlá výška. Kufr objemu 667 litrů překonává i Škodu Superb, vyšší pozice sedadel se hodí při „kširování“ dětí v sedačkách

a nakonec i trochu zlepšuje výhled z auta. Na druhou stranu bachtatá před moc přehledná není a zadní lavice zdaleka nedosahuje šířky mondea – v pohodě se tu usadí spíš dva dospělí než tři adolescenti.

Atmosférický dvoulitr s pětikvaltem na dnešní dobu nevypadá moderně. Poslední evoluce motoru s proměnným zdvihem ventilů ale reaguje na plyn velmi pohotově, táhne s přiměřenou pružností a odstupňování převodů ho nenutí k ničemu, co by neuměl. Spotřeba mezi osmi a deseti litry není horší než u menších přeplňovaných agregátů evropské konkurence, navíc ji vyvažuje jednoduchá a prověřená konstrukce. Řečeno

klasikem – na takové to rodinné žvýkání s krátkými pojížděkami za studena zážehový motor byl, je a bude jednoznačně lepší volbou než diesel s turbodmyčadlem a filtrem pevných částic.

Moderní odlehčené motory už bohužel neposkytují tolik jistoty, že dlouhodobě vydrží jezdit na plyn. Nad individuální přestavbou bychom se proto hodně zamýšleli, ale s podporou servisní sítě Mitsubishi a plnou zárukou s možností prodloužení na pět let je to hned jiná písnička. Plynová přestavba vyjde na 33 900 Kč, prodloužená záruka stojí 15 000 Kč. Při poloviční ceně paliva se taková investice vrátí už po třiceti tisících kilometrech.



Jediná dostupná výbava Intense potěší koženým volantem a samočinnou klimatizací



Šestá rychlost na dálnici chybí, jinak je ale odstupňování zvolené dobře



Umístění nádrže zespodu je méně obvyklé, ale technicky ničemu nevedí



Vlevo jednotka LPG Lovato, která vstřikuje kapalnou fázi plynu a při vyšších otáčkách chladí sací ventily přívstřikováním benzínu



Rekordnímu kufru padla za obětí rezerva. Předokolka s dlouhým prvním rychlostním stupněm ale do terénu stejně nepojede.