



Samurajská trpělivost

**1. TEST
V ČR**

Současná generace outlanderu neměla úplně šťastný start. V Japonsku to ale nevzdávají a krok po kroku pilují vůz k dokonalosti.

Před třemi lety se cesty japonských SUV začaly rozcházet. Toyota RAV4 a Mazda CX-5 se vydaly za krásou, odložily maskáče i pohorky a zvolily ležerní městský ohoz. Honda CR-V naopak zůstala věrná myšlence, že vrozené nevýhody je třeba co nejlépe prodat. Svoji zašmodrchanou neformnost dovedla tak daleko, až to bylo hezké. Outlander zkoušel oba přístupy spojit: z mazdy si vzal přímočaré emoce a z hondy zavalité tvary.

Zákazníkům tato kombinace příliš neučarovala, zejména když ji podpořil místy laciný dojem z interiéru, hrubozrnější jízdní vlastnosti, výraznější přenos hluku a gumové řízení. Výrobce reagoval s příznačnou japonskou

pružností, a tak jsme mohli podstatně kultivovanější provedení otestovat už po dvou letech. Letos by tedy mohla stačit jen nová maska, ne? Nemohla. Když už se u Mitsubishi dají do zlepšování, jen tak je to nepustí.

Staneš se lehčím

Ne že by se strohé základní tvary outlanderu daly mávnutím proutku proměnit v prince. Péče designérů se však rozhodně ubírá správným směrem. Výraznější maska s velkým logem i svislé stříbrné ornamenty odpoutávají pozornost od mohutnosti příďe, zdůraznění vodorovné linky ji dokáže pocitově snížit. Zadní partie prokoukla díky rozměrnějším lampám, které navíc hrají vešle

Mohutnou příď opticky zlehčují ornamenty na motivy japonské kaligrafie i výrazná maska s velkým logem



dočervena – předchozí průhledné sklo působilo jaksi nemastně.

Uvnitř se už loni zapracovalo na materiálech. Tmavší odstín, jemnější povrchová úprava a elegantnější dekory překvapivě stačí na pozvednutí dojmu o značný kus výš. Poněkud rozitřštěný dojem z ovládání palubních systémů zůstává, jelikož rádio ani navigace

nespolupracují s palubním počítačem. Na druhou stranu je tu všechno velmi jednoduché a přehledné.

Stále vzácnější výhled

Tři roky na trhu prověřily ještě jednu silnou stránku outlanderu, z jeho vysoké karoserie je velmi dobře vidět. Kolem stále přibývá crossoverů s vysokou podlahou, nízkou střešou a sloupky položenými skoro naležato, takže průměr třídy se co do výhledu stále zhoršuje. Americký plochá kapota s jasně patrným koncem dává jasné signály i o pohybu příďe, přesto bychom aspoň za příplatek ocenili přední parkovací senzory.

K předním sedadlům nemáme výhrady. Poskytují tělu dobrou oporu, podrží v úrovni ramen a netrápí nás zbytečně předsunutou opěrkou hlavy. Prostor v druhé řadě zůstává za očekáváním, zejména šířkově. Přestože sem nijak nezasahují podběhy zadních kol, lavice jako by jim ze stran ustupovala a ode dveří si nechává zbytečný odstup, což se podepisuje pod úzké prostřední místo.

Na druhou stranu je outlander jedním SUV své velikosti, které alespoň



Naživo je kabina outlanderu stejně útulná jako na snímcích. Materiály potěší lepší povrchovou úpravou a komunikační systém dovoluje připojení telefonu bez hlasových povelů v angličtině. Škoda japonské nedůslednosti – rádio ani navigace nespolečně s displejem mezi hlavními přístroji.



Třetí řadu sedadel mají vyšší dvě výbavy ve standardu. Na cestu do Chorvatska by to asi nebylo, ale při kratších vzdálenostech přijde tato možnost k dobru. Prostřední řada má sedadla posuvná, ale jen v poměru 2:1.

nouzově odveze sedm lidí. Sedadlům třetí řady chybějí plnohodnotné rozměry i místo na nohy, ale na kratší vzdálenost svůj úkol splní.

Bručí, ale táhne

Tichý a bezstarostný tah motoru tvoří důležitou část kouzla outlanderu. Z velkého objemu nemusí svůj výkon násilně ždímat, věci se dějí tak nějak od přírody klidně. Pravda, v současném naladění na normu Euro 6 jeho zvuk přešel od klidného klapotu k jadernějšímu melodičtějším bručením a za plynem už nejde s takovou ochotou jako dřív, ale od kabiny je izolovaný dobře a posádku neruší. Proti šestnáctistovkám konkurence – jednoduché v kadjaru i dvojitě přeplňované v Hondě CR-V – stále boduje daleko plynulejším nástupem z nízkých otáček, což potvrzuje starou pravdu o nenahraditelnosti objemu. Srovnatelnou páru předvádí jen Renault 1.6 dCi biturbo, který ovšem zůstává vyhrazen daleko dražšímu modelu Espace. Velmi dlouhé převody zůstávají beze

změn, na dálnici se motor převaluje při 2150 ot./min a nedává o sobě vědět. Vibrace se do karoserie nepřenášejí žádně, mimochodem i na tom pánově v Japonsku zapracovali a zadní diferenciál verze 4x4 doplnili dynamickým tlumičem kmitů. Spotřeba se při hodně klidném zacházení drží na dohled sedmi litrů, při živějším kolem osmi. Vzhledem k pohonu 4x4 to je přijatelná, i když ne právě zázračná hodnota. Rozpočet dále zatíží servisní náročnost motoru, který každou druhou prohlídku vyžaduje mechanické seřízení vůli – neobejde se bez demontáže vstřikovačů a vyjde na deset tisíc.

Přes hory a dolů

Jízdní komfort a tlumení hluku přicházejí na řadu jako poslední, spolu se zpracováním kabiny však jde o nejvýraznější zlepšení proti původní verzi. Přes české výmoly se outlander nese klidněji a se spjitějšími pohyby karoserie, méně ho vyvádějí z míry i prudší změny směru. Naladění je celkově tužší, ale na oplátku netrpí parazitním

houpáním a kmitáním, které u vyšších vozů působí rušivě. Totéž platí o řízení, jež mezi dnešními SUV nabízí jednu z nejlepších kombinací mechanické přímosti a komfortu posilovače.

Při svižnějším tempu outlander letí přes spáry a záplaty s příjemným klidem a vedle nejnovější příchozích – Renaultu Kadjar a faceliftované Hondy CR-V – má ve spojení komfortu a obratnosti navrch. Teprve největší díry a kanály ho dokážou nakopnout a rozladit. S trochou řídicího citu jsou ale jeho reakce předvídatelné.

Z každé strany něco

Sečteno a podtrženo jde v rámci třídy o zajímavou nabídku. Posledními úpravami outlander stáhl náskok Fiatu Freemont v kultivovanosti, proti řadě konkurentů boduje sedmimístným provedením. Když přitom testovaná verze Intense Plus vyjde o šedesát tisíc levněji než srovnatelně vybavená Honda CR-V, dá se i pár much svéráznému diamantu prominout.

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Vznětový přeplňovaný čtyřválec. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem **2268 cm³**. Výkon **110 kW** při 3500 ot./min, točivý moment **380 N.m** při 1700-2500 ot./min. Pohon všech kol. Šestistupňová manuální převodovka. Nejvyšší rychlost **200 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **10,2 s**. Spotřeba město/mimo město 7,1/4,9 l/100 km. Emise CO₂ 149 g/km.

Kombinovaná spotřeba 5,7 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2670 mm**. Délka x šířka x výška **4655 x 1810 x 1673 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1670/590 kg. Objem palivové nádrže 65 l. Pneu a kola 225/55 R18.

Objem kufru 128/667/1608 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let, 12 let na nepropovězení karoserie. Cena testovaného provedení **822 650 Kč** (metalíza 14 000 Kč).

Základní cena 808 650 Kč

KONKURENTI

Fiat Freemont 2.0 MultiJet/120 kW 4x4 Aut

831 400 Kč

Hyundai Grand Santa Fe 2.2 CRDI/145 kW 4x4

Aut

1 199 990 Kč

Kia Sorento 2.2 CRDI/147 kW 4x4

999 980 Kč

Nissan X-Trail 1.6 dCi/96 kW 4x4

762 900 Kč*

* Včetně příplatku za sedmimístnou verzi

TESTOVALI JSME

Outlander 2.2 DI-D kW 4x4 SM 39/14

Outlander 2.0 MIVEC LPG SM 48/13

HODNOCENÍ

- + Zlepšený komfort odpružení
- Snižená hladina hluku
- Silný, pružný a úsporný motor
- Velký zavazadlový prostor
- Omezený výběr výbavy
- Jen průměrná spotřeba paliva



I v sedmimístné variantě má kufr objem slušných 667 litrů



Rám třetí řady sedadel bohužel vysunul rezervní kolo na otevřenou scénu



Zelený režim přijde k dobru spíš v auto-matu, s manuálem udržíme nízké otáčky sami. Motor spolupracuje velmi ochotně.

