

# Pravé diamanty

Mitsubishi přichází na trh s druhou generací středního SUV Outlander. Po delší době je to zase automobil, který má všechny předpoklady vrátit „tři diamanty“ mezi nejuznávanější japonské značky, kam tato automobilka před začleněním do koncernu DaimlerChrysler patřila.

**F**irma Mitsubishi byla ještě začátkem tisíciletí lídrem českého trhu s terénními čtyřkolkami. Poslední generace Pajera i pohledný off-road převedený pick-up L200 s názvem Pajero Sport se ve své době trefily přesně do vkusu zákazníků. Jenže čas se nezastavil a v tomto rychle se rozvíjejícím tržním segmentu utíká opravdu zběsile. Kdo chvíli stál, už stojí opodál, platilo i pro Mitsubishi. Krokem úplně mimo bylo uvedení modelu Pajero Pinin, na konkurenci ztrácel již při své premiéře také první Outlander, který ostatně na evropský trh přišel až dva roky poté, co se jako model Airtrek začal prodávat

v Japonsku. Oproti domácímu trhu má jeho nástupce sice také roční zpoždění, ovšem tentokrát jde s dobou, o čemž ostatně svědčí i fakt, že si tento model vybral koncern PSA pro vstup do segmentu SUV.

Základním atributem, který musel být kvůli úspěšnému uvedení druhé generace na evropský trh změněn, bylo použití vznětového motoru. Ačkoli první generace měla i jiné nedostatky, byla absence úsporné pohonné jednotky na naftu v rámci Evropy největší brzdou většího rozšíření tohoto modelu. Jenže kde ho vzít, když vlastní zdroje chybí? Původně se myslelo, že právě díky spolupráci s koncer-

nem PSA budou mít u Mitsubishi od začátku k dispozici ceněné motory 2.2 HDi, které se stejně objeví pod kapotami modelů Peugeot 4007 a Citroën C-Crosser. Outlander však tento motor dostane až koncem letošního roku, a tak musel nástup na trhy starého kontinentu obstarat jiný agregát. Dvoulitrový turbodiesel s přímým vstřikováním sdruženými vstřikovači pod vysokým tlakem (systém čerpadlotryska) dodává Volkswagen japonské automobilce již pro MPV Gran-

► V terénu se Outlander může spolehnout na účinný pohon všech kol s elektronicky řízenou lamelovou spojkou, kterou lze úplně vyřadit z činnosti (režim 2WD), nechat pracovat samočinně (4WD), popřípadě zvýšit poměr přenášeného točivého momentu ve prospěch zadních kol (Lock)



dis, a tak nebyl problém jej implantovat také do nového Outlanderu. Nové SUV se třemi diamanty je ostatně postaveno na globální platformě – využívá ji ve svém výrobním programu dokonce i koncern Chrysler (Jeep Compass, Jeep Patriot, Dodge Caliber), který rovněž odebírá vznětový dvoulitr, a navíc šestistupňovou ručně řazenou převodovku od Volkswagenu.

Německé srdce si v japonském těle nevede vůbec špatně. I když se přepliňovaný čtyřválec kvůli vysokotlakému vstřikování sdruženými vstřikovači oproti rozšířenějšímu



systému common-rail nechová příliš kultivovaně, je Outlander celkem dobře odhlučněný a účinně jsou tlumeny také vibrace. Turbodiesel uspokojí svou silou i dynamikou, ovšem s plynovým pedálem je třeba zacházet citlivě. Pokud hned po startu uvolníte pedál spojky příliš rychle, motor vám zhasne. Není to však proto, že jste neschopný řidič – u nezahřátého motoru trvá prostě příliš dlouho natlakování turbodmychadla. Tento nedostatek se neprojevuje nijak zásadně, sám jsem si to ostatně uvědomil až po diskuzi s kolegou, který měl stejnou

zkušenost. Jinak je v pohonném ústrojí všechno v pořádku. Jízdní výkony vám sice dech nevyrazí, ale na přední pozici v daném segmentu to Outlanderu s motorem VW bohatě stačí. Jestliže je dynamika mírně nadprůměrná, spotřeba více než potěší. Se sedmimístným SUV lze totiž bez problémů jezdit s průměrem hluboko pod hranicí 9 l na 100 km, aniž byste se museli nějak výrazněji krotit, spořilkové od přírody se pak mohou dostat i k hranici 7 l. I při vyložené rozmařilé způsobu jízdy však spotřeba nepřekračuje výrazněji hranici 10 l na 100 km.

Příjemné je také řazení šestistupňové převodovky, stejně jako její odstupňování. U dieselu se zatím nepočítá se samočinnou převodovkou, která se zřejmě objeví až na podzim s nástupem nového zážehového čtyřválcového o objemu 2,4 l,

ktej Mitsubishi vyvíjí společně s automobilkou Hyundai.

Ruku v ruce s pohonnou jednotkou jdou jízdní vlastnosti nového Outlanderu. Testovaný model disponoval 18palcovými koly, což však nebylo z hlediska komfortu

Pro testovaný model  
je vhodná pneumatika

ContiCross Contact LX

Continental

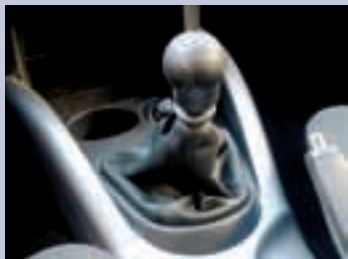


odpružení na závalu, přitom se automobil i při ostřejších manévrech s ohledem na konkurenci příliš nenaklání. Velmi komunikativní a přesné je také přímé řízení a svým účinkem nezklamou ani brzdy. Sečteno podtrženo, za volantem Outlanderu se budete cítit určitě příjemně i s narůstajícími kilometry.

Přesto všechno je ovšem největší devizou této japonské novinky prostorná karoserie, která svým způsobem přímo útočí na lídra trhu Hyundai Santa Fe. Přitom má Outlander mnohem kompaktnější tvary. Je nižší i kratší o celé centimetry, na šířku pak ztrácí bezmála decimetr. To se samozřejmě projevuje i ve vnitřním prostoru, zejména v šířce v oblasti loktů. Tři cestující ve druhé řadě se k sobě zkrátka musí více přitulit. Jinak je ovšem prostor v tomto SUV zcela jistě nadprůměrný. Cestující ve druhé řadě mohou mít například při posu-



▲ Odkládacích prostor najdete jen na palubní desce více než dost



▲ Páka převodovky padne dobře do ruky, řazení by ale mohlo být přesnější



▲ Vypínání stabilizačního systému je vhodné při výletu mimo zpevněné cesty

▼ Kokpit řidiče je přehledný, i když provozní údaje pro ostatní cestující zůstávají skryty





▲ Turbodiesel VW odvádí novému Outlanderu dobrou práci

▼ Výplně dveří by si zasloužily oživit nějakým dekorativním prvkem



▲ Stejně jako u Mazdy není displej audiosystému ve dne dobře čitelný

nutí sedadla úplně dozadu k dispozici pro nohy až 1 m.

U nejlepších verzí Intense a Instyle najdete ve standardní výbavě ještě třetí řadu sedadel, kterou osobně považuji za geniální. Ne kvůli jejímu pohodlí, ale spíše z hlediska místa, které sedadla zabírají v zavazadlovém prostoru. Třetí řada sedadel u automobilů této velikosti bude vždy nouzovým řešením. Určitě není možné se na tomto místě přepravovat na delší vzdálenost, což platí bez výjimky pro všechny automobily této velikosti, MPV nižší střední třídy nevyjímaje. Proto u Mitsubishi ještě výrazněji omezili komfort třetí řady, což zajistilo, že při pětimístném uspořádání nepřijedete v zavazadlovém prostoru prakticky o žádný jinak využitelný prostor. Dalším důkazem, že konstruktéři mysleli při vývoji tohoto automobilu hlavně na jeho praktické využití, je systém odkládacích boxů v přístrojové desce (viz obrázky), popřípadě horizontálně dělené zadní víko zavazadlového prostoru podobně jako třeba u luxusních SUV BMW X5, Range Rover či Volvo XC90.

**AUTO PALACE**  
NA SPOŘILOVĚ

Autorizovaný prodejce  
Mitsubishi Motors

**AUTO PALACE  
SPOŘILOV, s.r.o.**

Na Chodovci 2457/1  
tel.: 296 574 333  
e-mail: info@autopalace.cz  
www.autopalace.cz



**NOVÝ OUTLANDER JE TADY!  
URČEN K BOJI S KONKURENCÍ.**

## POSUŽTE SAMI:

Vítěz velkého srovnávacího testu německého časopisu AutoBild. Nejprodávanější SUV v zemi původu, v Japonsku. Dynamický sportovní design. Robustní konstrukce. Velkorysý prostor. Pohon 4x4. Výkonný diesellový motor 2,0 l (140 k, 310 Nm). Skvělé jízdní vlastnosti. Nadstandardní základní výbava – automatická klimatizace, 6 airbagů, palubní počítač, systém řízení trakce a jízdní stability. Premium audiosystém Rockford Fosgate 650W včetně 9 reproduktorů v nejvyšším provedení.

**Zkrátka dokonalý vůz pro boj  
i s Vaší konkurencí.**

**Cena od 799 900 Kč (vč. DPH)**

**www.outlander.cz | infolinka: 800 808 808**

kombinovaná spotřeba 6,7 l/100 km | emise CO<sub>2</sub> 177 g/km

**ŽIVOT JE BOJ.  
SKVĚLÉ!**



červen 2007 | 4x4 | AUTOMAGAZÍN | 77



## NAMĚŘENÉ HODNOTY

JÍZDNÍ VÝKONY	
Nejvyšší rychlost	187 km/h
při	3975 1/min (VI.)
Zrychlení	0–80 km/h 7,8 s
	0–100 km/h 11,2 s
	0–130 km/h 19,7 s
Pružnost	60–100 km/h (V.) 13,4 s
	80–120 km/h (VI.) 13,1 s
Vnitřní hluk	60 km/h 57 dB (A)
	100 km/h 62 dB (A)
	130 km/h 72 dB (A)
SPOTŘEBA NAFTA	
Podle normy EU 99/100	
Město	8,8 l/100 km
Mimo město	5,9 l/100 km
Kombinovaná	6,9 l/100 km
V testu	
Nejmenší	6,2 l/100 km
Největší	14,5 l/100 km
Průměr	8,2 l/100 km
Palivová nádrž	60 l
Předpokládaný dojezd	cca 730 km

## HODNOTY V TERÉNU

Světlá výška	185 mm
Křížení náprav	145 mm
Index křížení	54 %
Nájezdové úhly p/z	22°/21°
Přechodový úhel	19°
Brodivost	300 mm
Největší celkový převod	15,5:1
Největší točivý moment na kolo	1200 N.m

## NÁKLADY

VÝBAVA (INTENSE PLUS)	
Airbagy čelní/boční/hlavové/isofix	2/2/4/S (2)
ABS+EBD/ASTC	S/S
Samočinné rozsvícení světel	S
Imobilizér/alarm	S/N
Palubní počítač/ukazatel vnější teploty	S/S
Parkovací asistent p/z	N/N
Klimatizace samočinná	S
Kola z lehkých slitin (18")	S
Výškově/podélně nastavitelný volant	S/N
Centrální zamykání/dálkové ovládání	S/S
El. otevírání oken p/z	S/S
El. nastavitelná zrcátka/s vyhříváním/sklpná	S/S/S
Vyhřívání sedadel p/z	N/N
Audio/CD měnič/počet repro	S/S(6)/6
Navigační systém/mapa ČR	N/N
Xenonová světla/s ostřikovači	S/S
Handsfree Bluetooth	S
Zatmavená boční skla/koberce	S/3686 Kč
Multif. volant/kožený tempomat	S/S/S
Roleta zavazadlového prostoru	S
Metallický lak	14 000 Kč
SERVIS	
Výměna oleje	15 000 km
Záruka	3 roky nebo do 100 000 km
<b>CENA</b>	<b>889 900 Kč</b>
Cena verze N1 bez DPH	769 105 Kč
Cena testovaného vozu	908 228 Kč

## HODNOCENÍ

✓	Jízdní vlastnosti a přesné řízení Čistě zpracovaný a prostorný interiér Nízká spotřeba paliva
✗	Malá světla výška Hlučnější motor za studena
	...



◀ Ve druhé řadě si můžete posouvat sedadla i naklánět opěradlo, místa je zde opravdu dost

◀◀ Ve třetí řadě jsou dvě minisedadla pro opravdu nouzové případy potřeby

▼ Přední sedadla poskytují solidní komfort i oporu na delších cestách



Díky tomu, že spodní díl je relativně malý, není nakládání i díky malé výšce od země nijak náročným úkonem pro osoby menší postavy. Vyklopený spodní díl vám navíc neušpiní oblečení a také jej lze využít při sportovních aktivitách pro převlékání či přezouvání.

Až potud jsem Outlander pouze chválil, v odstavci věnovaném jízdě mimo zpevněné cesty však musím být trochu kritický. I když pohon všech kol, který zajišťuje elektromagneticky řízená lamelová spojka přičítající v případě potřeby zadní kola, je velmi rychlý a účinný, takže na kluzkém podkladu se ukázal být dobrým společníkem, do terénu se Outlander kvůli své konstrukci příliš nehodí. Jestliže u křížení náprav takto naladěného podvozku nelze čekat ani průměrné hodnoty, neumožňují bohužel malá světla

výška (výrobce udává dokonce pouhých 178 mm) a poměrně dlouhé převisy karoserie vylety mimo cesty bez rizika poškození částí karoserie. Přestože je po celém obvodu vozidla namontován v jeho spodní části nelakovaný černý plast, nestojí žádný majitel určitě o to, aby si ho zničil o ostré kameny, písek či jiné nástrahy, které s sebou jízda v terénu nese. S ohledem na tradice značky, která se ve své době díky modelu Pajero a úspěších v dakarském maratónu profilovala jako off-roadový specialista, je to na první pohled možná zklamání, na pohled druhý však Outlander přesně odpovídá duchu doby. Podobnou (a úspěšnou) cestou se vydala například Honda s modelem CR-V či Toyota s populární RAV-4, v opačném duchu jsou však konstruovány

rovněž úspěšné modely Land Rover Freelander II či Suzuki Grand Vitara.

Tak jsme se tedy také od Mitsubishi dočkali po všech stránkách konkurenceschopného SUV střední třídy. Libivá karoserie, prostorný a moderně tvarovaný interiér či kvalitní zpracování společně s turbodieselem od VW a účinným pohonem všech kol tvoří základ modelu, který by mohl tři diamanty vrátit zpátky na výsluní a určitě opět přilákat zákazníky do autosalonů této japonské značky.

■ **Text:** Jiří Kaloc

■ **Foto:** autor



Atraktivní zadní LED světla mají všechny modely Outlander od základní verze Invite