



- **TECHNIKA, MOTOR, ZPRACOVÁNÍ**
- **TC-SST JEN PRO SLABŠÍ MOTOR**

OUTLANDER Z POSILOVNY

Outlander s novým obličejem jsme prohnali v létě do horké Itálie, ale svým pojetím se tohle SUV tváří spíš jako dělník pro zdolávání náročnějších úkolů, než je provoz rovně po dálnici a na suchých okresech s dokonalým asfaltem... Zimní projížďka tak přišla víc než vhod.

➤ Zatímco minule jsme v Outlanderovi vyzkoušeli dvouspojkovou převodovku TC-SST, tak tentokrát byla převodová skříň podstatně konvenčnější – manuální šestikvát. Další změnou byl použitý agregát – inovovaný 2,2litrový turbodiesel DI-D MIVEC s výkonem posunutým až na hodně zajímavých 177 koní. Právě motor je asi poslední novín-

kou v tomto voze. Za nárůstem výkonu z původních 156 na 177 koní, navíc posunutých o 500 ot./min. níž, hledejte změněnou hlavu motoru. Tam totiž místo tradičního rozvodu přibýlo variabilní časování ventilů MIVEC. Točivý moment na úrovni 380 Nm zůstal zachován stejný jako u služebně staršího 2.2 DI-D.

MITSUBISHI OUTLANDER 2,2 DI-D MIVEC

Motor	přepínaný vznětový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	1591 cm ³
Vrtání x zdvih	86x97,6 mm
Kompresní poměr	14,9:1
Max. výkon	176 k (130 kW)/3500 ot./min.
Max. točivý moment	380 Nm/2000-3000 ot./min.
Převodovka	šestistupňová
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/multilink
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče/kotouče
Pneumatiky	215/70R16
Délka x šířka x výška	4665x1800x1680 mm
Rozvor	2670 mm
Pohotovostní hmotnost	1645 kg
Nádrž	60 l
Zavazadlový prostor	774 l
Maximální rychlost	200 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,8 s
Kombinovaná spotřeba	6,5 l/100 km

CENA

OD 729 900 Kč



» Velmi příjemné je obšití interiéru kůží

I když mezinápravový diferenciál zůstal Outlanderovi zapovězen stejně jako všechny další offroadové mechanické finesy, tak je to čtyřkolka. Tak jako v drtivé většině volnočasových SUV, i Mitsubishi sází na nákladově únosnou lamelovou spojku připojující zadní nápravu ve chvíli, kdy je to potřeba. Ani u Outlandera nechybí možnost vyřadit zadní kola ze hry úplně a jezdit jen s předním pohonem. Je tu ale i možnost uzamknout spojku v poměru 50/50 (to vše platí pro motorizace mimo základní zážehový dvoulitr, který se dodává jenom 2WD). Doslova „blbuvzdorný“ pohon pak bude vyhovovat víc než 99 procentům uživatelů a ti nikdy nebudou po Outlanderovi žádat víc, než aby spolehlivě plnil funkci rodinného vozu s lepší trakcí na kluzkém povrchu. K tomu by měl mít velký vůz všechny dispozice – prostornou druhou řadu sedaček (od druhé výbavy už posuvnou o 80 mm), velký kufr (774 litrů) s odklopným spodním čelem a případně i sedmimístné uspořádání. Nechybí slušný počet odkládacích prostor nebo možnost uložit si velkou petku do dveří. Téměř luxusně působí obšití palubní desky a dveří umělou kůží s dobře viditelnými bílými švy (opět od výbavy Intense).

Posílení pohonu je v případě Outlandera znát v pružnosti motoru, kdy zařadují nastavitelné vačky. V reálu se stádo koní posílené o 21 kusů projevuje lepším zrychlením 0-100 km/h, kdy je Mitsubishi s MIVECem rychlejší o 1,3 s, maximální rychlost je totiž prakticky totožná (198 vs. 200 km/h). Outlander je tak dostatečně pružný pro provoz jak v běžném denním režimu, tak dobře zvládá i delší cesty. Podvozek je naladěný na hodně pohodovou notu bez výrazných sportovních ambicí a úplně nejvíc ho oceníte mimo delší cesty hlavně ve městě. Tam si hravě poradí s výtluky, o které po zimě není nouze a vyšší pozice za volantem má také své výhody.

Na kolik si Mitsubishi cení nový motor, z ceníku nevyčtete, slabší 2,2 DI-D se totiž dodává výhradně s převodovkou TC-SST, a je proto pochopitelně dražší.



» Čtyřkolce v Mitsubishi tak nějak víc „věříte“



» Sklopné čelo usnadňuje nakládání