



Všechno jinak

V Japonsku se stal nejprodávanějším SUV. V Evropě se začíná prodávat právě v těchto dnech. Nový Mitsubishi Outlander by měl být mnohem úspěšnější než předchůdce. My jsme jej vyzkoušeli v okolí španělské Barcelony.



Dosluhující generace outlanderu v Evropě mnoho potlesku nesklidila. Kontroverzní design u zákazníků nezabodoval. Hlavním důvodem neúspěchu ale byla absence dieselu. Při vývoji nového modelu se Japonci vydali úplně jiným směrem. Nový outlander není výstřední crossover, ale plnohodnotné SUV, které by mohlo zaujmout i pragmaticky uvažující zákazníky. Povyrostl do všech směrů a dostal nové pohonné jednotky. Křivky karoserie jsou atraktivní, ale nikoliv výstřední. I to je předpoklad pro dobré prodejní výsledky. Velmi efektní jsou zadní světlíky složené z LED diod.

Zatímco předchozí model byl v podstatě kombík se zvýšenou světlostí, nový outlander se svými rozměry může rovnat ostříleným harcovníkům v segmentu SUV, jakými jsou například Toyota RAV4, Honda CR-V nebo BMW X3. Vůz povyroste ve všech směrech.

Uvnitř se dokonce našlo místo pro třetí řadu sedadel. Dostat ji z podlahy zavazadelníku je sice poměrně složité a sedadla jsou opravdu jenom nouzová, ale snaha se cení. U předchozí generace něco podobného nepřípadalo v úvahu. Jen tak pro srovnání uvedeme pár údajů a vy si jistě uděláte obrázek sami. Nový outlander má v pětimístném uspořádání kufr o objemu 774 – 882 litrů. Mění se objem zavazadlového prostoru je dán možností posouvat druhou řadu sedadel. Starý outlander spolkl pouze 420 litrů nákladu. Zadní dveře jsou nově rozděleny na dva díly. S manipulací těžších zavazadel se počítalo. Spodní díl pátých dveří unese břemeno těžké až 200 kg.

Pohonná jednotka je zatím jediná, dvoulitrový diesel pocházející z produkce VW. Je to stejný motor, jaký mají octavie nebo passaty. Až na podzim by měl přibýt ještě zážehový čtyřválec o objemu 2,4 litru s výkonem 170 koní. Uvažuje se také o benzínovém šestiválci s výkonem 220 koní. Doufejme, že nebude nakonec určen pouze pro severoamerický trh.

Není asi tajemstvím, že při vývoji nového outlanderu spojila japonská značka své síly s francouzským koncernem PSA, tedy automobilkami Peugeot a Citroën. Mitsubishi Outlander je tak předobrazem nových francouzských SUV Peugeot 4007 a Citroën C-Crosser. Francouzi svá auta ale německými TDI rozhodně osazovat nebudou. Spolehnou se na vlastní technologii a zákazníkům budou nabízet vlastní vznětové agregáty 2.2 HDI

s výkonem 170 koní. Postupem času se tato pohonná jednotka přestěhuje také pod kapotu outlanderu. Pořad ale není jasné, zda draze zaplacený diesel z Německa nahradí, anebo bude v nabídce společně s ním.

S novým outlanderem jsme ujeli pár desítek kilometrů po silnici i v terénu. Se svým starším bratrem má společně asi jediné. Velmi slušné jízdní vlastnosti na silnici. Podvozek je naladěn spíše na komfortní jízdu. Cítí se ale jistě i mimo nekonečné rovné dálnice. My jezdili v horách ze zatáčky do zatáčky a už teď asi můžeme říci, že outlander bude patřit k tomu lepšímu, co v současnosti segment SUV nabízí.

Byť tohle auto do terénu není určeno, značce, která už řadu let patří k tomu nejlepšímu ve světových rallye, musí dělat dobré jméno. I mimo silnice se tak cítí sebevědomě. Stačí jenom otočit ovladačem na palubní desce a zapojit pohon všech kol. V samočinném zabírají hlavně přední kola. Zadní náprava je připojena jen za snížené adheze. Existuje ale ještě možnost pěníšený výkon „zamknout“ v poloze 50:50.

Pohonná jednotka v podobě dvoulitrového dieselu s autem hýbe dostatečně. Jistě by mohla být krapet kultivovanější. Nic tak strašného to ale není. Známe mnohem horší diesely. Tenhle patří k lepšímu průměru. A řadí jej tam také velmi příznivá spotřeba. Nám palubní počítač na konci dne ukázal průměrnou spotřebu 7,3 litru na 100 km.

Text Petr Lutonský

Foto archiv

