



Srdce jako zvon

Po letech s převzatými motory se Mitsubishi pustilo do vlastní výroby menších dieselů. Povedly se neskutečně, takže v outlanderu nyní motor jasně ční nad zbytek auta.

Druhá generace Mitsubishi Outlander se vyrábí již od roku 2005. Předloňská modernizace jí dodala na zajímavosti a negativní sklon přídě se nám líbí. Minimálně je to odvaha v době, kdy se přídě konstruuji klidně škaradé, ale přívětivé ke sraženým chodcům, a kdy snižování aerodynamických odporů je tolik důležité pro redukci emisí CO₂.

Straší ESP zbytečně?

Uvnitř však outlander, který by se svými vnějšími rozměry a sedmimístnou konfigurací měl patřit už mezi dražší pseudoterénní vozy, nezapře japonské spotřební pojetí. Alespoň že střední pruh palubní desky před spolujezdcem a kaplička nad přístroji jsou obšity kůží, takže plochy tvrdých laciných plastů něco rozbíjí.

Jízdní vlastnosti vozu jsou průměrné, stejně jako interiér. Outlander se houpe a na rychlejší pokyny volantu reaguje váhavým náklonem. Když nás poprvé

na sjezdu z dálnice přibrzdil stabilizační systém, říkali jsme si, že je precitlivělý. Pak jsme však M-ASTC (jak systému ESP u Mitsubishi říkají) vypnuli a zjistili, že nešlo o planý poplach. Auto se skutečně nečekané brzy sune po tečně ze zatáčky ven, až nás to donutilo zastavit u první čerpací stanice a zkontrolovat, zda nemáme podhuštěná kola. Když se podaří citlivou prací s volantem nalézt přílnavost předních kol, zase se celkem rychle pouštějí povrchu ta zadní. Omezená stabilita a přílnavost při rychlé jízdě pravděpodobně více trápí novináře než skutečné zákazníky. To spíš absence komfortu zasluhuje zásadnější výtku. Houbovitý podvozek se na větší nerovnosti náhle vzepře a přenechá ránu do karoserie, od zadní nápravy se na nerovnostech ozývá i vrzání (testovaný vůz nebyl prvním takto se projevujícím outlanderem). Přestože podvozek byl při zavedení žraločí přídě vylepšen, evropským nárokům stále stačí jen tak tak.

Když na otáčkách nezáleží

Základní, stočílovatový dvoulitr TDI-PD od Volkswagenu již odnesly emisní normy. Kdo si dnes zvolí vznětový outlander s manuální převodovkou, dostane opravdu famózní motor 2.2 DI-D MIVEC s výkonem 130 kW a točivým momentem 380 N.m. Zatímco

ve verzi s dvouspojčkovým automatem TC-SST stále přežívá čtyřválec stejné kubatury od PSA s výkonem o 15 kW nižším, s manuálem dostanete opravdový skvost, zbrusu novou konstrukci samotného Mitsubishi. Bez tradice, ale tudíž nezatižení zažitými principy, dokážou japonské inženýry skutečně rozvířit stojaté vody konstrukce dieselu. Stejně jako sesterská 1.8 DI-D v ASX má i 2.2 DI-D proměnné časování ventilů a rekordně nízkou kompresi 14,9 : 1. Samy nejvyšší výkony nejsou ničím

převratným – dvoulitry dnes umějí nabídnout víc. Ale famózní je podání. Prodeleva turbodmychadla je zde nanejvýš časová, vždy tak vteřinu. Na otáčkách jako by snad vůbec nezáleželo. A to je řídicí elektronika nechává v zahrátého motoru při volnoběhu spadnout až na 650. Ať sešlápnete plyn kdykoliv, do vteřiny se ozve hukot větru na lopatkách turba a outlander letí vpřed. Proti jiným čtyřválcům se méně točí – červené pole otáčkoměru začíná již na 4200 otáčkách. Ale v nízkém a prostředním



Tvrdé plasty se u Mitsubishi pokusili osvěžit koženým (či koženkovým?) obšitím – třeba kapličky přístrojů

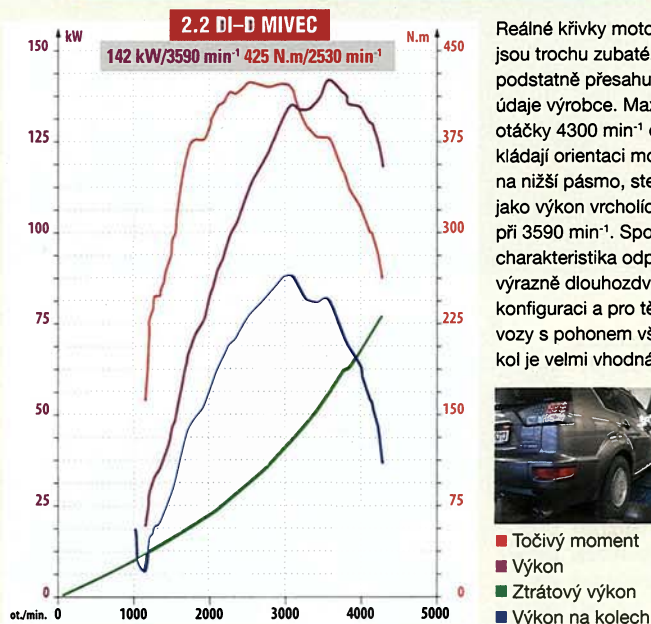


Dlouhozdvihový motor má poměrně nízké otáčkové maximum – jeho červené pole začíná brzy

Přídě se zcela změnila, zatímco záď zůstává od počátku výroby skoro stejná



Měření na válcové zkušebně



■ Točivý moment
■ Výkon
■ Ztrátový výkon
■ Výkon na kolech



pásmu rozletí vůz takovým způsobem, že podvozek by beztak víc nedovolil. S jeho charakteristikou jsou vhodně sladěny dosti dlouhé převody.

Neskutečné ticho

Je to asi vůbec první čtyřválec, který při jízdě stořícítkou po rovině nevnímáte. Kdyby vám někdo namluvil, že jedete elektromobilem, věřili byste mu. Zpříde se neozývá vůbec nic, jen hučí odvalující se kola a sviští vítr. To platí u zahřátého motoru, studený naopak řehal celkem dost. Bude to daň za tu ultranízku kompresi. S tou sice klesá termodynamická účinnost, ale také brzdy účinek motoru při rollingu. S nulovou spotřebou, kdy motorem točí ne palivo, ale kinetická energie, tak dojedete dále. Kdo se naučí jezdit plynule, udrží spotřebu na dohled sedmi litrům, což je úplně fantastické. Ani řidičská „prasata“ nepřekročí deset litrů a s klidem proženou šestiválcové (ale těžší) Audi Q7 3.0 TDI. Třešničkou na dortu toho úžasného motoru, společně s dvoulitrem od BMW asi nejlepšího dnešního čtyřválece, bylo řazení. Kdyby šlo tak lehoučce a přesně řadit u nějakého sportovního kupé se zážehovým motorem, zas tak moc bychom se nedivili. Ale jak dokázali Japonci takto snadno synchronizaci brzdít

velký spojkový kotouč motoru s točivým momentem skoro 400 N.m, to je nám fakt záhadou. Z dieselu mají podobně dobré řazení možná některá audi a hony, jinak nikdo. I to je důvod odpustit outlandereu kus laciného interiéru a houbovitého podvozku.

MOTOR

| | |
|---|-------------------------------|
| Konstrukce: | R4, DOHC, 16V |
| Vstříkovací zařízení: | common rail, solenoid, Densoc |
| Vstříkovací tlak (bar): | 2000 |
| Zdvihový objem válců (cm³): | 2268 |
| Vrtání x zdvih (mm): | 86,0,0 x 97,8 |
| Kompresní poměr: | 14,9 : 1 |
| Nejvyšší výkon (kW/min⁻¹): | 130/3500 |
| Nejvyšší točivý moment (N.m/min⁻¹): | 380/2000-3000 |
| Maximální rychlost (km/h): | 200 |
| Zrychlení z klidu na 100 km/h (s): | 10,4 |
| Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km): | 6,3 |
| Emise CO₂ (g/km): | 165 |

AUTO

| | |
|---|--------------------|
| Pseudoterénní automobil střední třídy | |
| Délka x šířka x výška (mm): | 4665 x 1800 x 1680 |
| Rozvor náprav (mm): | 2670 |
| Objem zavazadelníku (dm³): | 774-882* |
| Palivová nádrž (l): | 60 |
| Pohotovostní hmotnost (kg): | 1645 |
| Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg): | 2000 |

* zadní sedadla jsou posuvná

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky/100 000 km, na lak 3 roky, 10 let na neprozrezivění karoserie. Cena testovaného provedení **745 586 Kč** včetně DPH (výbava Intense, metalický lak, koberce)

Základní cena (Invite) 669 900 Kč

KLADY A ZÁPORY

- pružnost motoru, nízká hlučnost motoru, velmi nízká spotřeba paliva, rychlá reakce, velmi přesné a lehké řazení, účinné topení, překvapivý zvuk základního audiosystému, vnitřní prostornost, až sedmimístný interiér
- nový motor zatím jen s manuální převodovkou, podprůměrný podvozek po stránce stability i komfortu, příliš plastový interiér



Motor ve zkratce

2.2 DI-D MIVEC, 130 kW, 380 N.m, 6,3 l/100 km, 165 g/km

Proměnné časování ventilů umožňuje zajímavý trik. V nízkých otáčkách ovládá ventily konstantně. Když ovšem při vyšším zatížení turbodmychadlo dosáhne potřebného tlaku, zavírá sací ventily později. Tedy ne při spodní úvrati pístu, ale až když jde nahoru, v průběhu následující kompresní doby. Tlak roztočeného turbodmychadla totiž zvládá ještě chvíli přetlačit rostoucí kompresi a do válce se dostane více vzduchu, než by odpovídalo jeho velikosti – zdvihovému objemu motoru. A vyšší je pak i účinnost takového agregátu, tedy jeho nižší měrná spotřeba.

Zázračný hliníkový diesel s proměnným časováním ventilů

