



Dizajn prednej časti sa zmenil vcelku radikálne. Dizajnéri vozidlo prepracovali v štýle nazvanom Dynamic Shield, prvýkrát prezentovanom vlni v Paríži.

Zmenil viac, než len tvár

Na neďalekej Morave sme absolvovali úvodné kilometre za volantom omladeného SUV s tromi diamantmi na maske chladiča.

OUTLANDER je pre spoločnosť Mitsubishi Motors jedným z kľúčových produktov. Vlni sa toto SUV dokonca stalo na európskych trhoch najpredávanejším autom značky, keď predbehlo o číslo menší typ ASX. Jeho ďalší rast má zabezpečiť výrazný polčasový facelift.

Zmodernizovaná verzia tohto modelu mala premiéru na aprílovom autosalóne v New Yorku a nedávno prišla aj do Frankfurtu. No my sme sa s ňou osobne zoznámili ešte pred oficiálnym debutom na starom kontinente. Za volantom japonského automobilu sme absolvovali úvodné kilometre na neďalekej Morave a dôkladne sme ho preskúmali. Aké sú naše dojmy? Predstavitelia automobilky sa vyhýbajú slovu facelift, keďže na vozidle údajne vykonali vyše stovky samostatných zmien. No nie všetky vidno. Zhruba tretina z nich smerovala do oblasti hluku a vibrácií, preto ich cítiť skôr počas jazdy. No nájdú sa aj úpravy, na ktorých odhalenie stačí zbežný pohľad. Napríklad dizajn prednej časti sa zmenil vcelku radikálne. Mitsubishi nechalo na svojom mieste skelet karosérie, prednú kapotu a dvere, ale všetky ostatné dielce sú nové. Súčasťou „dynamickeho štítu“ sú aj výrazné pochromované prvky a tiež LED svetlomety. Vozidlo má okrem toho nové tvary zadného nárazníka, spodnej časti dverí i diskov kolies s priemerom 16 až 18 palcov. Dizajn je síce vecou vkusu, ale my dávame vykonaným zmenám vzhľad jednoznačný palec hore. Zmodernizovaný Outlander pôsobí o poznanie atraktívnejšie než jeho predchodca. Vnútri automobilu síce nie sú úpravy také výrazné, no taktiež ich nie je málo. Prepracovaný je napríklad volant

s lakovaným dekorom či predné sedadlá vybavené výraznejšími bočnými výplňami. Úpravami prešlo tiež niekoľko ďalších detailov. Pracovalo sa na odhlučnení kabíny. Mitsubishi uvádza, že konštrukciu vozidla vybavilo niekoľkými prídavnými výstuhami a použilo v nej viac vysokopevnostnej ocele. Výsledkom je lepšia tuhosť karosérie. Konštruktéri navyše modifikovali zavesenie kolies a na viacero miest nasadili dynamické tlmiče pôsobiace proti silám podpisujúcim sa pod neželaný hluk. SUV zároveň vybavili prídavnou izoláciou na viacerých kľúčových miestach karosérie. Výsledkom týchto zmien je citelne vyšší akustický aj mechanický komfort počas jazdy. Vozidlo stíchlo v oblasti motora aj podvozka, čo možno len privítať. Na horšom povrchu sa začínajú ozývať akurát pneumatiky. Nízku úroveň vnútorného hluku občas naruší aj pípanie prednárazového bezpečnostného systému známeho pod skratkou FCM. Jeho pozorné oči sa síce môžu v krízovej situácii zísť, ale na náš vkus je nastavený až príliš citlivo.

Zákazníci na európskych trhoch budú mať na výber z dvoch štvorvalcov, pričom oba majú maximálny výkon 110 kW (150 k). Prvé huse hrá jednoznačne nafta. Dvojlitrový benzín je koncipovaný ako štartovací model: kombinuje sa výhradne s päťstupňovou ručne radenou prevodovkou, pohonom predných kolies a najnižšou úrovňou vybavenia Intense.

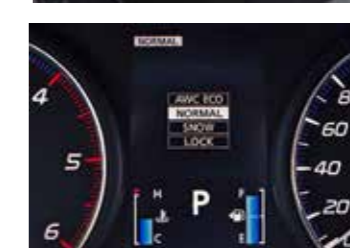
Japonské SUV v rámci modernizácie dostalo pohon 4 x 4 Super All Wheel Control, známy pod skratkou S-AWC.

PRVÝ DOJEM

Čo sa nám páčilo a čo nie

Páčili sa nám dizajnové zmeny vykonané počas faceliftu i lepšie odizolovanie kabíny. Ponuka motorizácií je však výrazne limitovaná, keďže benzín tvorí iba štartovací model.

Vnútri Outlandera síce nie sú úpravy príliš výrazné, no taktiež ich nie je málo. Prepracovaný je napríklad volant a predné sedadlá.



Funkčnosť systému S-AWC sa dá prispôbiť, vyberať si možno zo štyroch režimov - Eco/Normal/Snow a Lock.



Už tradične sa o špičkové ozvučenie postará systém Rockford Fosgate s extra subwooferom v kufri.

PRVÁ JAZDA



Zákazníci budú mať na výber z dvoch štvorvalcov, oba s výkonom 150 koní.



Kufor má veľmi slušný základný objem 591 litrov, maximálny má údaj 1 608 litrov.



Zmenilo sa aj čalúnenie, ktoré bolo v prípade „nášho“ vozidla kožené, ako mu káže najvyššie vybavenie Instyle.



Predné sedadlá sú odteraz vybavené výraznejšími bočnými výplňami.



Spojler a nastavce prahov dodali agresívnejší vzhľad. Nám sa však viac pozdávali klasické verzie, Outlander je totiž model, ktorý by mal byť doma aj mimo asfaltu.



VERDIKT
Redaktor
MAREK POKRÝVKA

Outlander síce prešiel iba modernizáciou, ale najmä úpravy vzhľadu sú veľmi výrazné. S predchodcom si ho určite nepomýlite. Nový dizajn doplnilo kvalitnejšie odhlučnenie a pohon všetkých kolies inšpirovaný technikou modelu Lancer Evo.



Predstavitelia automobilky sa vyhýbajú slovu facelift, keďže na vozidle údajne vykonali vyše 100 stovky samostatných zmien. No nie všetky aj vidieť. Zhruba tretina z nich smerovala do oblasti hluku a vibrácií, preto ich je skôr cítiť počas jazdy.

Pri dieselovom 2,2-litrovom agregáte je povinnosťou systém 4 x 4 a zákazníci si môžu vyberať medzi manuálom alebo automatom, pričom obe skrine majú šesť stupňov. Od výberu prevodovky závisí hodnota maximálneho krútiaceho momentu pohonnej jednotky: so samočinnou prevodovkou je jeho pôvodná špička 380 Nm mierne okresaná na úroveň 360 Nm. Zaujímavé je, že obe motorizácie vyhovujú emisnej norme Euro 6 aj bez vstrekovania močoviny do výfukového potrubia. Namiesto technológie Ad-Blue siahlo Mitsubishi po extra katalyzátore určenom na zber neželaných dusičnanov pochádzajúcich zo spaľovacieho procesu. Tie sa následne čistia dočasným obohatením zmesi v pohonnej jednotke.

Samozrejme, v modelovej palete Outlander nesmie chýbať plug-in hybrid, veď vlani tvoril viac než polovicu všetkých predaných exemplárov na starom kontinente. My sme však počas úvodných kilometrov mali k dispozícii naftu a automat. Subjektívne pôsobí táto kombinácia rýchlejšie, ako tvrdia oficiálne údaje, ale nejde o žiadneho šprintéra. Dieselový motor dáva SUV

dosť sily na svižný pohyb po meste, bežnú vidiecku jazdu s občasným predbiehaním i úradovanie na diaľnici. Kým dynamické parametre tejto verzie sa pri facelifte prakticky nezmenili, spotreba mala klesnúť. Japonská automobilka udáva pre túto verziu spotrebu v mestskom cykle 6,9 l/100 km. To je o osem deci nafty menej než v minulosti.

Pri premiére omladeného modelu Outlander spomínalo Mitsubishi viackrát svoj ikonický model Lancer Evolution. Dôvodom je pohon všetkých kolies. Špičkové verzie SUV totiž v rámci modernizácie dostalo systém Super All Wheel Control známy pod skratkou S-AWC. Nejde síce o rovnakú technológiu, akú poznáme z rely legendy, ale pracuje podobne. Outlander disponuje aktívnym predným diferenciálom, medzinápravovou spojkou a otvoreným diferenciálom na zadnej náprave. Všetkému veľí riadiace centrum pracujúce s množstvom údajov. Systém 4 x 4 sníma priečne i pozdĺžne zrýchlenie, uhol natočenia volantu, polohu plynového pedála a viaceré ďalších veličín hovoriacich o aktuálnej jazdnej situácii automobi-

BENZÍN IBA S MANUÁLOM A POHONOM 2WD

MOTOR	2,0 MIVEC	2,2 DI-D DPF MT	2,2 DI-D DPF AT
Typ motora	štvorvalec	štvorvalec, turbo	štvorvalec, turbo
Výkon (kW/k)		110 kW (150 k)	
Max. krútiaci moment (Nm)	195	380	360
Prevodovka	5 MT	6 MT	6 AT
Pohon	2WD	4WD	4WD
Zrýchlenie 0 - 100 km/h (s)	10,6	10,2	11,6
Max. rýchlosť (km/h)	190	200	190
Spotreba (l/100 km)	6,7	5,3	5,8
Dĺžka/šírka/výška (mm)	4 695/1 810/1 680		
Batožinový priestor (l)	591/1 608		
Cena (eur)	23 900	29 900	35 900



Zmodernizovaný Outlander pôsobí o poznanie atraktívnejšie než jeho predchodca. Popri omladení rozšírilo Mitsubishi svoju ponuku o športové doplnky, ktorými bolo vybavené aj naše skúšobné vozidlo.

lu. Dôležitou súčasťou pohonu je funkcia Active Yaw Control kontrolujúca otáčanie SUV okolo vlastnej osi. Ak nezodpovedá tomu, čo chcel podľa pozície ovládacích prvkov vodiča, systém sa prispôbi. Nedotáčavé alebo pretáčavé správanie dokáže obmedziť selektívnym presunom krútiaceho momentu na vybrané kolesá ešte dávno pred tým, než vôbec vznikne. Snaží sa tak udržať vozidlo vo zvolenom smere aj bez toho, aby k slovu muselo prísť ESP a na zvládnutie situácie použilo brzdy. Funkčnosť systému sa dá prispôbiť, vyberať si možno zo štyroch režimov. Prvý je označený AWC ECO a znamená jasnú preferenciu predných kolies s cieľom zníženia spotreby. Tie zadné sa k nim pridávajú iba v prípade ich veľkého preklzu. Normal na ne posielajú krú-

Omladený Outlander má čosi spoločné aj s ikonickým modelom Lancer Evolution: podobný pohon 4 x 4



Diódovú technológiu prizvali konštruktéri aj do zadných svetiel, ktoré sú celkom iné, ako mal predchodca.



Súčasťou predného „dynamického štítu“ sú aj výrazné pochrómované prvky a tiež LED svetlomety.

tiaci moment už o niečo skôr, Snow je prispôbený na zhoršené podmienky a reaguje ešte rýchlejšie. Posledný mód Lock by síce mohol navodzovať dojem pevného uzamknutia diferenciálu, no nie je to tak. Podľa slov automobilky je tento režim určený aj pre bežné cesty. Má však naplno využívať možnosti pohonu všetkých kolies. Outlander je nastavený skôr na

komfort. Vozidlo je teraz pohodlnejšie. Zmenilo sa aj nastavenie posilňovača riadenia, ktorý je o niečo citlivejší. Tuzemský cenník automobilu štartuje na čiastke 23 900 eur a končí sa na úrovni 39 900 eur. Importér značky však aktuálne na toto vozidlo ponúka akciové zľavy: podľa motorizácie a vybavenia 2 400 až 5 000 eur. Reálne štartovacie číslo je tak 21 500 eur.