

# Dvojspojkový komfort

**Inovovaná predná časť pripomínajúca Lancer s výkonnejším naftovým motorom 2.2 Di-D s novou dvojspojkovou prevodovkou TC-SST sú hlavné dôvody, prečo som po dlhšej dobe opäť usadol do modelu Outlander.**



## Mitsubishi Outlander 2.2 Di-D TC-SST

Výrobca ho prezentuje ako novú, v poradi už tretiu generáciu. Súčasne mení jeho zaradenie z kategórie SUV na crossover, pričom rád by ho videl aj ako konkurenta veľkých rodinných kombi s pohonom 4x4 a 4x2. Nech ho Mitsubishi nazve akokoľvek, po technickej stránke je to stále Outlander druhej generácie a jeho marketingovú repozíciu víťam, pretože tvárom karosériu a koncepciu interiéru mal vždy bližšie ku kombi ako k osobným rodin-

ným autám. Motívom nového zaradenia bola zaistoť aj po prvýkrát uvedená verzia s pohonom predných kolies, ktorá má byť schopná cenovo konkurovať klasickým kombikom segmentu D, kde Mitsubishi momentálne nemá zastúpenie.

Na test mi však importér požiadal najvýkonnejší a najdrahší model so všetkým, čo je Outlander schopný ponúknuť. V rámci nového zaradenia som ho netestoval sám, ale s celou rodinou na lyžovačke. Skôr ako sa dostanem k jazde, najprv niekoľko slov zmenám. Keď som sa dopočul, že Outlander dostane tvár Lancera, po skúsenosti s Coltom som mal z jeho nového vzhľadu obavy. Tie sa ale našťastie nepotvrdili. Nový preok s negatívne odklopenou žraločou pľuou, pardon maskou chladiča Outlanderu na rozdiel od Colta pomohol. Vyzerá dynamickyjšie a dravšie, a okrem iných vozidlu prispel aj novými bikenovými reflektormi s adaptívnymi halogénovými žiarivkami svieťiacimi do zakruty. Na

je na pohyb otočného ovládača po stupňoch. Pozná len extrémny. Odhladnuc od týchto nedostatkov je interier inak veľmi príjemný. Za úplne najlepšie považujem predné sedadlá s dlhými a širokými operadlami ako zo športového modelu Lancer EVO X. Nelenže výborne podporujú chrbát, ale dobre stabilizujú telo a sú pohodlné na dlhé cesty. Uspokojivá je aj poloha sedenia voči volant. Kabina zaujme veľkým vnútorným priestorom a variabilitou, ktorá využíva väčšinu, v tejto kategórii doposiaľ zaužívaných finičiek. Sedadlá druhého radu delené v pomere 60:40 sa dajú posuvať v pozdĺžnom smere o 80 mm, pasažieri si môžu upravovať sklon operadla a za zmliečku stojí aj elektric-

**Nová dvojspojková automatička prevodovka dodáva jazde ľahkosť a komfort ovládania. Na svojej si prútu aj vodiči so športovými ambíciami.**



**Na kritiku tvrdých plastov Japonci reagovali potiahnutím častí palubnej dosky a výplní dverí syntetickou kožou s dvojitým prešivaním.**



ké ovládanie ich sklápania z batôžinového priestoru. V podanie kufra testovaného modelu bola aj ľavica pre ďalších dvoch pasažierov. Jej konštrukcia je však priveľmi jednoduchá a labilná na to, aby som mal odvahy posadiť na ňu svoje deti. Batôžinový priestor má podľa výrobcu objem 774 l (pravdepodobne až po strop), čo je pekná hodnota. Ak sa rozhodnete pre jeden z dvoch najvyšších stupňov výbavy, kusok z objemu kufra vám odkroji subwoofer špičkového audiosystému Rockford Fosgate výkonu 710 W. Za skvelú muziku takého drobného obmedzeného ale stojí. Praktickou súčasťou batôžinového priestoru je dvojdielne veko, zväčší jeho spodná časť s nosnosťou 200 kg. Pri balení na dovolenku si ním môžete zatlovať spodnú vrstvu batôžiny. Na lyžovačke zase poslúži ako ľavica na prezúvanie. Vráťme sa ale k hlavnému dôvodu tohto

20 DHD. Pri plnom zaťažení rodinou a batôžinou až po strop spotreboval v priemere 9,7 l/100 km. Keď z toho odpočítam 1 l za strešný nosič s boxom na lyže, dostanem výsledných 8,7 l/100 km. Na plne zaťažené auto rodinu a batôžinou na týždeň je to príjateľná hodnota. Musím však podotknúť, že som ju dosiahol s predným náhonom. Mimochodom možnosť voľby režimu pohonu je jednou z veľkých predností modelu Outlander. Po ceste na lyžovačku upravujú diaľnicu bez problémov absolvujete s predným náhonom, čím zároveň šetríte palivo. Na mieste potom podľa podmienok využijete buď režim 4x4 alebo lock (s pevným rozdelením krútiaceho momentu medzi nápravu v pomere 50:50), s ktorým sa Outlander v prípade potreby vyškriabe až k vleku.

**Michal Karpat  
Snímky: Tomáš Benedikovič**

## Kúpiť či nekúpiť?

Outlander považujem za vyzreté rodinné auto s praktickým interierom a veľmi schopným pohonom 4x4. Po jazdeckej stránke je jedným z príťažlivejších automobilov v tomto segmente. *Laiko a presne sa ovláda, má výborné sedadlá a vodič sa za jeho volantom nenudí ani s rodinou na palube. Mne na ňom vadia jedine neuzatvárateľné výdychy ventilácie pri predných sípikoch, kvôli ktorým by som zvažoval jeho kúpu. Do novej automatickej prevodovky sa rozhodne oplatí investovať. Jazda dodáva ľahkosť a komfort ovládania.*

Motor	2,2 DHD
Závitový objem [cm <sup>3</sup> ]	2179
Výkon [kW/hp]	115/156
pri otáčkach [1/min]	4000
Krútiaci moment [Nm]	380
pri otáčkach [1/min]	2000
Maximálna rýchlosť [km/h]	198
Zrýchlenie z 0 na 100 km/h [s]	11,7
Nameraná spotreba [l/100 km]	8,7
Emisie CO <sub>2</sub> [g/km]	192
Objem batôžinového priestoru [l]	774/691
Cena modelu od [€]	32.900