



Ha lehatjuk a harmadik sor üléseit, igazán tágas csomagteret kapunk

(A szerző felvételei)

Az új Mitsubishi Outlander megállja a helyét a konkurenciaharcban

Az autó jobb stabilitását az útfelületen az új, egyedi S-AWC négykerék-meghajtású rendszer garantálja

DEMECS PÉTER

2012 volt, amikor megjelent a piacon a Mitsubishi harmadik generációja. Azóta átfozták, a korábbi hiányosságok jelentős részét eltüntették, s azt ígérték, sokkal jobban viselkedik majd az úton. Az Outlander valóban sok módosításon esett át, ezért nem túlzás, amikor a Mitsubishi azt állítja, hogy ez nem egy szokványos ráncfelvarrás, mely során csak kozmetikai apróságokat szoktak kivitelezni.

Az Outlander harmadik generációját leginkább az autó elülső részének formája miatt kritizálták. Az átlagosnál is jóval több embernek nem tetszett, ezért a Mitsubishi tervezői a dizájnnal kezdték az átalakítást, s tegyem hozzá, bölcs döntést hoztak. Az orr-részt a márka új arculata, a „Dynamic Shield” szerint alakították át. Így aztán több krómozott felületet találunk a márkajel, a három gyémánt körül.

Az autó sokkal vagányabb külsőt kapott, a kicsit mintha hunyorító fényszóróknak köszönhetően kellő arroganciával és dinamikával rendelkezik. Az autó egyes dizájnelemeit kiélezték, s egy olyan kompakt formát sikerült megtervezniük, amelyről nehéz elhinni, hogy hét ülést rejt magában.

Jobb minőség

Az utastérben a modern és új elemek dominálnak, az autó ennek köszönhetően még kényelmesebb. Mindezt a leggazdagabb Instyle felszerelési csomag is kihangsúlyozza bőrtülésekkel, prémiumkategóriás audiorendszerrel, valóban nagy érintőképernyővel. Vezérlőgombokból ugyan nincs sok az utastérben, másrészt, aminek ott kell lennie, az helyet kapott a műszerfalon. Az ülések is kényelmesek, kialakításuk során külön hangsúlyt fektettek a háttámla alakjára, anatómiai vonalvezetésük valóban korrekt. S bár a Mitsubishi az utastérben az abszolút minimalizmusról volt ismert, ezen a téren nagy előrelépés történt, így a japán modellnek már az európai konkurencia mellett sem kell szégyenkeznie.

A második sorban is elegendő hely van minden irányban. Tény, hogy három természetesebb utas már kicsit szorongani fog, de ez nem annyira fontos tényező, hiszen csak elvéve fordul elő, hogy az ember három kosárlabdázót szállítson az autóban. A lényeg, hogy négy felnőtt hosszabb utakon is kényelmesen elfér az autóban. Az Outlander, az alap felszerelési szintet kivéve, hétüléses. A harmadik sorban található két üléstől ne várjanak csodákat; mint más modellekben, inkább csak a kényeszerfunkciót töltik be, még véletlenül sem beszélhetünk teljes értékű hétüléses autóról. Gyermekek viszont rövidebb úton talán nyafogás

nélkül is kibírják a harmadik sorban, bár gondolni kell arra is, hogy a felhajtott ülések miatt a csomagteret a minimumra csökken. Ha a harmadik sor üléseit lehatjuk, akkor 477 literes csomagteret kapunk, s ebbe már bármi játszva elfér.

Motor

A 2,2 literes erőforrás teljesítménye 110 kW (150 LE), 360 Nm-es forgatónyomatékkal rendelkezik; a 300 Nm már 1250 fordulat környékén, a maximális forgatónyomaték pedig 1500–2750 fordulatszámban elérhető. Sztrádán, 140 km/órás sebességnél, tehát a realitás 135 km/óránál a motor 2300 fordulaton dolgozik, 100 km/órás tempónál 1600 fordulatra csökken a fordulatszám. Az erőforrás nagyon jól illik az autónak, folyamatos vezetési

tempóban ideális, alacsonyabb sebességeknél pedig erőteljesen gyorsul. A fogyasztás egy hét alatt elérte a 7,7 literes átlagot 100 kilométeren, ami nagyon is kedvező mutató. Reálisan enyhén hat liter alá is csökkenthető a fogyasztás, sztrádán a kilenc körüli értékeket súrolja. A hatfokozatos automata váltó szinte észrevétlenül sorolja az egyes fokozatokat, a volán mögött található váltófüleknek köszönhetően manuális is váltogathatjuk a sebességfokozatokat.

Az Outlander elsősorban utakra való autó, de mondjuk a közepes nehézségű tereptől sem fog megijedni, bár itt gondolni kell arra, hogy nem traktorban ülünk. A modell átalakításánál az utastérbe zivargó zavaró zaj tompításán is dolgoztak, s az Outlander valóban hal-

kabb lett, kényelmes vezetési élményt kínál. Az autó lehetőséget ad a sportosabb vezetésre is, kanyarokon a vártnál élesebben is áthajthatunk, mindezt az új S-AWC négykerék-meghajtású rendszernek köszönhetően. Az aktív stabilitás kontroll (ASC), az összkérek-hajtás (4WD) és az aktív perdület-szabályozó integrált rendszerei garantálják az autó kimagasló tapadását. Amit külön kiemelni kell, az az adaptív sebességtartó automatika, amely rendkívül érzékenyen reagál az előttünk haladó autók sebességére, az ACC-rendszer az egyik legjobb azok közül, amelyeket elmúlt hónapokban kipróbáltam.

Összegezve és aláhúzva

Az Outlander az új dizájnelemeknek köszönhetően szó szerint sokkal jobban csillog a napon. Az autó valóban szebb lett és főleg kényelmesebb. Az új 4x4-es meghajtás gondoskodik arról, hogy az autó nagyobb tempóban és élesebb kanyarokban stabilan tapadjon az útfelületre, s hogy közepes terepen is megállja a helyét. Tán az egyetlen kifogás a kissé merev alvázat érinti, az utak egyenetlenségeit az autó jobban is elnyelhetné. Ettől eltekintve az Outlander kellemes meglepetés volt, aki kényelmes és strapabíró SUV-t akar temérdek rakodótérrel és tágas csomagterrel, az határozottan nem fog mellé, ha a három gyémánt ezen modelljét választja.

Outlander 2,2 DI-D 6AT 4WD

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| ▶ Hengerűrtartalom | 2268 cm ³ |
| ▶ Váltó | 6 fokozatos manuális |
| ▶ Teljesítmény | 110 kW/3500 fordulatnál |
| ▶ Forgatónyomaték | 360 Nm/1500–2750 fordulatnál |
| ▶ Végsebesség | 190 km/ó |
| ▶ Fogyasztás városban | 6,9 l/100 km |
| ▶ Fogyasztás városon kívül | 5,2 l/100 km |
| ▶ Kombinált fogyasztás | 5,8 l/100 km |
| ▶ Üzemanyagtartály térfogata | 60 l |
| ▶ Hossz./Szél./Mag. (mm) | 4695/1810/1680 |
| ▶ A modell alapára | 21 500 euró |
| ▶ A tesztelt modell ára | 35 900 euró |