

Sence preteklosti

Mitsubishijev Outlander je v svoji priključnohibridni različici najbolje prodajani priključni avto v Evropi in najbolje prodajani priključni hibrid na svetu. To si tudi zasluži. Ti uspehi kar malo zasenčijo njegovo klasično gnano različico. Upravičeno?

► Na kratko: da. Outlander je kot priključni hibrid cenovno in po svojih zmogljivostih in lastnostih odličan izdelek, pravzaprav brez konkurence, o čemer pričajo tudi njegovi prodajni podatki. A konkurenca v svetu klasično gnanih križancev oziroma SUV-ov je veliko hujša kot v svetu priključnih vozil. V primerjavi z njo Outlander na žalost zaostaja kljub pomladitvi, ki jo je doživel pred kratkim.

Ta ni bila le optična, pa čeprav so te spremembe na prvi pogled tudi najbolj opazne. Pravzaprav je zunanja podoba povsem nova, saj je ostalo le malo očesu

vidnih pločevinastih delov, ki niso bili deležni spremembe. Pravzaprav menda le eden – motorni pokrov.

Pod njim se skriva 2,2-litrski turbodizel, ki po svoji zasnovi ni več mladenič. Čeprav je prenovljeni Outlander dobil boljšo zvočno izolacijo, bi lahko bil tišji pa tudi malce manj tresoč. Outlanderja 150 'konjev', kolikor jih zmore, premika brez posebnih težav. Ni sicer športnik, je pa motor dovolj prožen, da se avto premika hitro, tudi če voznik lenari pri pretikanju. To zna biti kar pogosto, saj so premiki ročice menjalnika precej trdi in upirajoči se, kot bi Outlan-

der s tem želel dokazovati svojo terensko klenost. Če bi šlo za pravega terenca stare šole, bi bilo to povsem sprejemljivo. Pri Outlanderju se tako zdi, da je samodejni menjalnik boljša izbira, še posebno, ker tudi hod sklopke ni mehkejše sorte. Pohvalno je, da k Outlanderju serijsko sodi štirikolesni pogon (preklaplja ga je mogoče med samodejnim in ročno zaklenjenim delovanjem), pa tudi izbira opreme je bogata, vključno s pametnim ključem. A bi bilo lepo, če bi Outlander na primer premogel tudi parkirna tipala spredaj, še posebno pa kak elektronski asistenčni sistem več. Ve-





Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D 4WD Intense+

| | |
|-------------------------------------|------------|
| CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: | 27.490 EUR |
| CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: | 30.990 EUR |
| CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: | 28.490 EUR |

| | |
|--------------------------------|-----------|
| triglav ZAVAROVANJE AO: | 696 EUR |
| KASKO (+B,K), AO, AO+ : | 1.585 EUR |

NAŠE MERITVE

Okoščine meritev:
T = 3 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 58 % / stanje kilometrskega števca: 7.649 km

| | |
|-----------------|-------------------|
| POSPEŠKI | |
| 0-100 km/h: | 9,5 s |
| 402 m z mesta: | 17,0 s (132 km/h) |

| | |
|-----------------------|-------------|
| PROŽNOST | |
| 50-90 km/h (IV./V.): | 7,2/11,0 s |
| 80-120 km/h (V./VI.): | 10,4/17,7 s |

| | |
|----------------------------|--------------|
| TRUŠČ V NOTRANJOSTI | dB |
| Hitrost (km/h) | VI. prestava |
| 90 | 61 |

| | |
|--------------------|-----------------------|
| ZAVORNA POT | |
| od 100 km/h: | 45,1 m (AM meja 40 m) |

| | |
|--------------------------|--------------|
| PORABA GORIVA | |
| skupno testno povprečje: | 8,3 l/100 km |
| normni krog: | 5,9 l/100 km |

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.268 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.500/min - največji navor 380 Nm pri 1.750-2.500/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/60 R 18 V (Bridgestone Bilzack LM-80).

Masi: prazno vozilo 1.565 kg - dovoljena skupna masa 2.260 kg.

Mere: dolžina 4.695 mm - širina 1.810 mm - višina 1.673 mm - medosna razdalja 2.670 mm - prtljažnik 591-1.765 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,3 l/100 km, izpust CO₂ 139 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ poraba
- ▲ serijski štirikolesni pogon
- ▲ trd hod ročice menjalnika
- ▲ prekratek vzdolžni pomik voznikovega sedeža
- ▲ premalo asistenčnih sistemov
- ▲ LED-žarometi

Končna ocena

Outlander kljub pomladitvi ostaja klasičen, recimo mu analogen avtomobil z ne preveč posrečeno kombinacijo pogonskega sklopa. Na srečo pa bo tudi pri nas prenovljena priključnohibridna različica kmalu na voljo.

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.



lik plus so LED-žarometi: delujejo dobro, nimajo motečih modro-vijoličnih robov in odlično osvetljujejo cesto.

Pomladitev je nekaj sprememb prinesla tudi v notranjosti. Večji vozniki se bodo sicer še naprej pritoževali, da vzdolžni pomik sedeža ni dovolj izdaten, a so sedeži po novem precej udobnejši od prejšnjih. Nov (usnjeni) volanski obroč je bolj ergonomično oblikovan, mehkejša je obloga komolčnega opornika, dodali pa so tudi predal za očala (pod stropom kabine) in notranje vzvratno ogledalo, ki ima še funkcijo samodejne zatemnitve. Skratka, kabina Outlanderja je prijaznejša, kot je bila, in ko dodamo še dovolj velik LCD-zaslon, občutljiv za dotik, za upravljanje razvedrilno-informativnih



funkcij, deluje tudi dovolj sodobno, enako pa velja za LCD-zaslon med merilniki. Prostora tako na sedežih v zadnjem delu kabine kot v prtljažniku je dovolj in tudi z dostopnostjo ni težav.

Pravzaprav je škoda, da se pri Mitsubishiju ob pomladitvi niso bolj potrudili in ga iz preteklosti bolj premaknili v prihodnost. Outlander te tretje generacije je na trg prišel spomladi leta 2012, kar pomeni, da je bil ob pomladitvi star že dobra tri leta. Avtomobilska tehnologija pa je v tem času, sploh pri digitalizaciji in asistenčnih sistemih, naredila velike korake naprej. Očitno jim bo Outlander sledil šele pri naslednji generaciji, kar je še toliko bolj presenetljivo glede na to, da po drugi strani pri priključnohibridnem pogonskem sklopu stopa pred konkurenti. ◀◀