

Po meri aktivnega očeta

| Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D (115 kW) 4WD TC-SST Instyle



Outlander ni terenec. Je pre nizko nasajen in preveč lep, da bi ga mučili po vlakah, še zlasti tako opremljenega, kot je bil testni.

besedilo: Matevž Hribar • foto: Aleš Pavletič

► Outlander je dovolj velik, da se pet potnikov s prtljago vred udobno pelje, in obenem navzven dimenzijsko ne tovornjaško okoren. Našo ozko garažo se je dalo prevoziti brez manevriranja, bočno parkiranje ni noben bavlav, še zlasti s pomočjo kamere na zadnjih vratih in sedempalčnega zaslona. Ko se enkrat privadiš in nehaš begati s pogledom med tremi ogledali in LCD-zaslonom, se zadeva izkaže za praktično. Kamera za pomoč pri parkiranju spada k serijski opre- mi, če se odločite za paket Instyle, zraven pa dobite še 18-palčna aluminijasta platišča, električno nastavljen vzornikov sedež (stikala so zaradi naslona za komolec zelo na tesno

dostopna), dvostopenjsko ogrevana sprednja sedeža (spet sta stikali malce nerodno skriti), električno strešno okno, usnje na vseh sede- žih (razen na zadnjih dveh – o tem kasneje) in CD/DVD-predvajalnik glasbe z lastnim 40-gigabajtnim diskom, ki zna glasbo samo- dejno prepisati nase. Medtem ko posluša- te cede, se glasba snema na disk in kasneje lahko isto glasbo izberete z le nekaj kliki po za dotik občutljivem zaslonu. Ne vem sicer, kako imajo rešena vprašanja glede avtorskih pravic (a ni vsebino nosilcev glasbe običajno prepovedano presnemavati?), a zadeva prav dobro deluje, če le niso cedeji preveč uniče- ni. Potem pač ne gre. Za vstavitev ploščkov

se zaslon elegantno in počasi (kar prepoča- si) odmakne, kar je 'fensi', a niti ne tako zelo uporabna finta. Koncertni aplavz si zaslu- ži akustika Rockford Fosgate, ki s pomočjo 710-vatnega ojačevalnika, osmih zvočnikov in 'vufra' v prtljažniku (serijsko!) pripomo- re h kristalno čistemu zvoku visokih in niz- kih zvokov. Preizkušeno z Umekovim setom Astrodisco na najvišji jakosti. Bravo.

Za dotik občutljiv zaslon ter volan s stikali za upravljanje radia pripomoreta k temu, da na sredinski konzoli najdemo le še tri vrtlji- ve gumbe za nastavitev temperature, jakosti ventilacije in smeri ogrevanja/hlajenja. Ob nastavljanju se smer piša vetra prikaže tudi

na zaslonu, zato ni treba odvracati pogle- da daleč od ceste. Le kakovost teh vrtljivih okroglin zmoti, saj se ob bolj grobem uprav- ljanju premikajo kot rahlo zmajan zob in ob tem spustijo še zvok črička.

Vrtljivi gumbi so preprosta klasika, ki vedno deluje in ne dopušča zmot, obenem pa je zaradi tega armaturna plošča čista, brez odvečne šare. Počutje je zaradi tega in še zaradi dobrih, svetlih materialov v avtomo- bilu zelo dobro, razen na spodnjih delih vrat najdemo bolj trdo plastiko. Ker je svetlo tudi dno avtomobila, bo treba otročadi pred vsto- pom nataktni copatke, v nasprotnem prime- ru so rjavi in črni vzorci na plastiki neizbe-

žni. Odlagalnih mest je dovolj, le preveč je takih okroglih za pijačo. Je kdo že kdaj hkra- ti tovoril štiri lončke za kavo in še dve polli- trski plastenki? Tiho daljinsko odklepanje in zaklepanje vrat zvočno popestrijo ogledala, ki se v izognitev nezgodam na parkiriščih samodejno zzzzzzzzzložijo.

In kaj premika to tono osemsto težko gmoto? Štirivaljni turbodizel s 156 'konji' in



“Armaturna plošča je zaradi zaslona, občutljivega za dotik, in treh vrtljivih gumbov zelo čista.”



Kratek test



Mitsubishi Outlander 2.2 Di-D (115 kW) 4WD TC-SST Instyle

Cena osnovnega modela: 40.290 EUR
Cena testnega vozila: 40.790 EUR

NAŠE MERITVE

T = 3 °C / p = 1010 mbar / rel.vl. = 53 % / Stanje kilometrskega števca: 6.712 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,9 s
402 m z mesta: 17,7 s (130 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V): 7,83 s/11,0 s
80-120 km/h (VI/VII): 10,4 s/13,1 s

NAJVEČJA HITROST

198 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.179 cm³
- največja moč 115 kW (156 KM) pri 4.000/min - največji navor 380 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 225/55 R 18 V (Bridgestone Blizzak LM-25 4x4 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.790 kg - dovoljena skupna masa 2.410 kg.
Mere: dolžina 4.665 mm - širina 1.800 mm - višina 1.720 mm - prtljažnik 774-1.691 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivost: največja hitrost 232 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (ECE) 9,3/6,1/7,3 l/100 km, izpust CO₂ 192 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ prostornost
- ▲ uporabnost
- ▲ bogata oprema
- ▲ kakovosten zvok
- ▲ počutje v notranjosti
- ▲ vozne lastnosti na cesti

- ▼ počasno prestavljanje navzdol
- ▼ občutljivost notranjosti za umazanijo
- ▼ manj kakovostni vrtljivi gumbi na sredinski konzoli
- ▼ šum v zadnjem delu avtomobila pri večji hitrosti
- ▼ le grafičen prikaz trenutne porabe
- ▼ le po višini nastavljen volan



380 njutonmetri navora (pri 2.000 vrtljajih), menjalnik pa sam (ali s fiksnimi obvolanskimi uhlji ali s premikom ročice naprej-nazaj) izbira med šestimi prestavami. Na voljo (izbiramo s stikalom pri dokaj majhni ročici menjalnika) sta programa normal in sport - pri tem drugem se motor zavrti za približno 500 vrtljajev višje, do 4.000, preden pretakne v višjo prestavo. Speljevanja so uglasjena, pretikanje navzgor hitro (za odtenek počasnejše kot pri VW-jevih DSG-menjalnikih), ko pa želimo pri spustu ali pred zavojem ročno pretakniti navzdol, si robotiziran menjalnik vzame preveč časa. V enem dnevu sem imel možnost preizkusiti BMW-jev in VW-jev



menjalnik, pa je bil Mitsubishijev pri pretikanju navzdol najpočasnejši. Pomanjkljivo je tudi to, da tehnika ne pretakne navzdol, ko želimo s tempomatom pospešiti s hitrosti 60 km/h na hitrost, s katero smo drveli pred cestninsko postajo. Menjalnik vztraja v četrtri in s 1.500 vrtljaji pospešuje počasneje, kot bi lahko. Pri hitrosti 140 kilometrov na uro se motor vrti z 2.500 vrtljaji, in če verjame-mo potovalnemu računalniku, takrat porabi malo manj kot 10 litrov na sto kilometrov. Pri tej hitrosti se že sliši šum iz zadnjega dela avtomobila - ja no, to je terenec, in ne limuzina. Vseeno je potovalna hitrost lahko velika, tudi 180 km/h, brez strahu, da bi takrat avtomobil nevarno 'plaval'. Tempomat ima razumljive komande in deluje dobro, pogrešali smo le prikaz izbrane hitrosti s številko,

enako velja za le grafičen prikaz trenutne porabe. Kljub sorazmerno velikemu dizlu se začne v zimskih jutrih notranjost ogrevati že po dveh, treh kilometrih.

Moči je dovolj, da se Outlander premika hitreje od prometa tudi s sedmimi potniki. Sedmimi? Ja, iz dna prtljažnika se preprosto izvleče klop še za dva nižjerasla potnika. Tudi osem se jih lahko pelje na pustni karneval, ampak tega niste slišali od nas. Pri sedmih potnikih prtljažnika razumljivo skoraj ni. Prtljažna vrata so za lažje nalaganje dvojna, srednja klop se zлага v razmerju 40 proti 60 ročno ali s pritiskom stikala v prtljažniku.



Koliko je v Outlanderju terenca? Dovolj, da vam z vklopljenim štirikolesnim pogonom zgodaj zjutraj ni treba kidati sveže zapadlega snega, sicer pa je Outlander predvsem prenizek. Prehitro se zaslišijo zvoki bližnjih srečanj podvozja z zmrznjenim snegom ali zemljo, da bi ga priporočili za nadomestek Jimnyja ali Nive. Vrtljiv gumb za vklop elektronsko krmiljenega štirikolesnega pogona in zapore diferenciala je med sprednjima sedežema.

In ker je Mitsubishi po novem z veliko rezo za zrak na sprednji maski in stilsko agresivnimi lučmi tudi lep, ga lahko označimo za eno boljših izbir v razredu mestnih terencev. Dovolj ekskluziven za poslovne partnerje in dovolj prostoren za družino, prijatelje, smuči in bicikel. ◀◀