

MITSUBISHI OUTLANDER

Takiej ywej wycigwki w tym rozmiarze jeszcze nie mielimy Z rodzin nie tylko na zdjciach dobrze si wychodzi! Wie o tym outlander, ktry od wujka-wyczynowca (lancera evo VIII) otrzyma w spadku silnik. Rozmowa z outlanderem turbo jest krtka i rzeczowa. Ten zawodnik niczego si nie boi! A e jzykiem nie klapie po prnicy, udowodni nam na kilku przykadach. Najpierw miasto, w ktrym porusza si zwinnie, korkom na nosie grajc i sprawnie maruderw omijajc. Kilku nawet chcao si prbowa spod wiate, ale 7.7 sekundy do "setki" wyleczyo wujw z chorych ambicji. Potem trasa - dua elastyczno, maa "turbodziura" i ponad 220 km/h maksymalnej prdkoci. Przy takim nadwoziu lepiej ju naprawd by nie musi. I szczerze si przyznamy, e na tym chcielimy zakoczy! Jest to przecie auto rekreacyjne, ktre na szosie gra chojraka, ale w terenie pakaoby jak maminsynek. Nasi Czytelnicy chcieli jednak koniecznie turbo sprawdzi, wic pojechalimy na nasz testow wirowni. Outlander szed w terenie, w ktrym niejedna bardziej uznana terenwka poddawaa si na wstpnie. Wprawdzie w centralnym mechanizmie rnicowym kryje si sprzgo wiskotyczne, ale o outlanderze mona powiedzie, że posiada penowartociowy napd na obie osie.

Na suchym asfalcie, na przednie i tylne koa trafia dokadnie po poowie siy napdowej - 50 proc. na jedn i 50 proc. na drug o. Jeeli warunki drogowe pogarszaj si, sprzgo wiskotyczne pynn timerzenia rozdzia napdu. Silnik lancera evolution VIII osabiono wprawdzie z 265 do 202 KM, ale i tak zapewnia autu znakomite osigi, zachowujc przy tym rednie spalanie na poziomie 10 litrw. Na zdolnoci terenowe wpywa te niezalene zawieszenie wszystkich k - kolumny McPhersona z przodu, a z tyu zawieszenie wielowahaczowe. Konkurencja? Outlander turbo ma tak naprawd jednego konkurenta - subaru forester 2.5 XT (230 KM, 0-100 km/h w 6 sekund) za 34 tys. euro (ok. 130 tys. z). Rachunek jest prosty! Naszym zdaniem w swojej klasie turbo "misiek" wygrywa - ma najlepszy stosunek ceny do jakoci. Serce evo jak rakiet Mariusz Pawelec z Komorowa, 23 lata, student, jedzi toyot starlet Wygld - 5 pkt Rzut oka i od razu wiesz, e masz do czynienia z drapiec. Czarny demon straszy potnym chrapem na masce, 17-calowymi felgami i gronie pobyskujcymi, srebrnymi relingami. Bez wtpienia wyrnia si na tle konkurencji. W kabinie - 3 pkt Jeeli mowa o wykoczeniu, to jest tu troch gorzej. Kady element wntrza zrobiono z twardego i nieprzyjemnego w dotyku materiau. Mimo e auto jest seryjnie wyposaone w skrzan tapicerk, cao robi kiepskie wraenie. Za takie pienidze oczekiwabym wikszego luksusu. Za kierownic - 4 pkt Brakuje regulacji kierownicy w poziomie, ale za to fotel posiada regulacj ldwiow - i siedzi si idealnie. Kierownica mogaby by jedynie troch mniejsza i grubsza - atwiej manewrowaoby si w terenie. Niefortunnie umiejscowiono wcznik wiate awaryjnych, ktre wczaaem podczas zmiany biegw. Silnik - 5 pkt Zbiera najwiksz liczb punktów! Przede wszystkim za niesamowit zrywno - auto przyspiesza jak rakiet, utrzymujc moc nawet przy wysokich obrotach. Czu, e to serce evo! Jedynie w terenie przydaby si niej poony maksymalny moment obrotowy. Zaszokowa mnie dwik silnika - na wolnych obrotach brzmi troch jak... diesel! Brakuje mu rasowego pomruku subaru, ale i tak zostawia niezatarte wraenia! Zawieszenie - 5 pkt Outlander udowodni, e jest samochodem wielofunkcyjnym. Twarde

zawieszenie daje kierowcy poczucie pewności, kiedy zechce wykorzystać moc turbiny. Jednocześnie w terenie wietnie radzi sobie z potnymi wzniesieniami i kopnym piachem. Zestrojone na medal! Za te pieniądze - 4 pkt Myślę, że warto jest tych pieniędzy. Warto wspomnieć, że w ubiegłym roku dokładnie tyle kosztowała podstawowa wersja Outlandera. Firma spuściła z tonu i cena jest naprawdę dobra! Za cztery lata kupi sobie używanego, przerobi na gaz i będzie pomykał! Plusy - wygląd - moim zdaniem jest to najbardziej rasowy samochód w tej klasie, - idealnie zestrojone zawieszenie, które sprawdza się zarówno w terenie, jak i w trasie, - silnik z wyczynowego lancera Evolution elektryzuje samą nazwę. Co więcej - potrafi sprostać legendzie! Minusy - spodziewałem się znacznie lepszej jakości wykończenia - szczególnie plastiki, - mimo wszystko do wysokie spalanie - podczas testu komputer pokazywał ok. 14 litrów, - w terenie przydobył się niejako moment obrotowy - przy wolnych przejazdach brakowało mu czasami siły. Zachwyca sztywności Zbigniew Magoska z Katowic, 34 lata, handlowiec, jeździ Citroënem C5 Wygląd - 6 pkt Outlander to konkretny samochód. Zwarta, dynamiczna sylwetka zdradza ukrytą w nim moc. Bardzo podoba mi się zestawienie czerni ze srebrnymi relingami. Konkurencja? Mam sentyment do Subaru Forestera, który jest niestety nieco droższy. W kabinie - 4 pkt Wnętrze jest bardzo zwarte i mało przestronne - spodziewałem się znacznie większej przestrzeni z przodu. Przyciski i przełączniki wyglądają dużo lepiej w samochodach kompaktowych. Podczas testu temperatura na dworze wynosiła ok. -5 stopni. Przednie fotele mają podgrzewanie, ale skóra z tyłu była zimna jak kawa lodu. Swoją drogą - wewnątrz jestem zawiedziony! Za kierownicę - 3 pkt Mimo wysokiego nadwozia siedzi się do niska - to lubię, bo lepiej wyczuwam auto. Nie podoba mi się natomiast brak możliwości zamknięcia radia wbudowanego w panel centralny. Można dokupić zewnętrzne radio panelowe, które przecieć atwiej ugrać i jest znacznie brzydsze. Kierownica mogłaby być obszyta lepszej jakości skórą - wygląda jak zwyczajny plastik. Silnik - 5 pkt Niesamowicie! Przy tak dużym nadwoziu auto zachowuje się jak rasowa wyciągówka. Moc czuć już od najmniejszych obrotów, nawet zanim do pracy wchodzi turbina. Przy tym nie grozi mu najmniejsza zadyszka - wawo przyspiesza w całym zakresie prędkości obrotowych. Szkoda, że w parze z osiągnięciami nie idzie rasowy dźwięk! Zawieszenie - 5 pkt Bardzo sztywne, dzięki czemu auto prowadzi się pewnie przy dużych prędkościach. Na duszych trasach może to być jednak męczące, bo poprzeczne nierówności i koleiny dają się we znaki. Zachwyca natomiast sztywno karoserii - podczas jazdy w trudnym terenie ani razu nie usłyszałem, żeby cokolwiek zaskrzypiało. Za te pieniądze - 4 pkt Cena jest wysoka, ale z tym silnikiem i wyposażeniem i tak o wiele niższa od konkurencji. Plusy - drapieżny i nowoczesny wygląd, który kosi konkurencję - niesamowite przyspieszenie, które wciska w fotel i daje kierowcy szerokie pole do popisu, - jak na auto rekreacyjne, genialne zdolności terenowe. Minusy - niezwykle ubogie wykończenie, - zawidnie mnie bagażnik - stanowczo za mały, jak na auto rodzinne, - przy tej mocy przydobył się sztywny bieg. Mitsubishi Outlander 4WD 2.0 turbo 16V 202 KM Wyposażenie (m.in.): 4 poduszki powietrzne, automatyczna klimatyzacja, odtwarzacz CD z 6 gongami, ABS z EBD, sterowane elektrycznie szyby i lusterka, komputer pokładowy, skrzynia kierownicza, halogeny, 17-calowe felgi, skrzynia tapicerka, przyciemniane szyby tylnych drzwi, dwa szyberdachy. Dane techniczne: Pojemność silnika (ccm): 1997 Moc maks. (KM/obr.): 202/5500 Przysp. 0-100 km/h (s): 7.7 Prędkość maks. (km/h): 220 Moment obr. (Nm/obr.): 303/3500 Nadwozie: 5-drzwiowe Silniki: 2.0 16V (136 KM), 2.0 16V turbo (202 KM), 2.4 16V (160 KM) Zużycie paliwa (l/100 km): przy 90 km/h: 7.6 przy 120 km/h: 10 w mieście: 14.1 Wymiary: rozstaw osi (mm): 2625 długość (mm): 4545 szerokość (mm): 1750 wysokość (mm): 1620 Pojemność bagażnika (l): 420/1100 Ceny: Cena wersji najtańszej 2.0 (z): 89 990 Cena wersji podstawowej (z): 115 900 Cena wersji testowanej (z): 115 900

**Autorem tekstu jest Jarosaw Zabiega
rdo: SuperExpress**