

Prava alternativa

Včasih je bila znamka Mitsubishi sinonim za cestno različico reli specialke, Evo pa za terence. Potem so nekaj časa delovali precej izgubljeno, kot ne bi vedeli, kaj početi. Zdaj imajo novo prodajno uspešnico.



kombinacija bencinskega motorja s po enim 82-'konjskim' elektromotorjem spredaj in zadaj), samodejni menjalnik in štirikolesni pogon. Dizelski testni Outlander je bil (ob šibkejšem motorju) na normnem krogu za več kot liter, pri testni porabi pa za več kot tri litre požrešnejši.

Poleg vožnje na elektriko Outlander v preostalih primerih deluje kot hibrid. Še več, deluje lahko kot serijski ali kot vzporedni hibrid. V prvem načinu deluje bencinski motor zgolj kot generator in z energijo polni baterije. Ta hibridni način je v uporabi predvsem pri nižjih hitrostih in ko so zahteve po moči manjše (baterija pa prazna). Pri vzporednem načinu delovanja (pri višjih hitrostih in večjih zahtevah voznika) pa se motor dodatno neposredno priključi v pogon prednjih koles, hkrati z delovanjem obeh elektromotorjev. Običajno sicer deluje le prednji, zadnji deluje, ko so zahteve po moči dovolj velike oziroma ko se sistem štirikolesnega pogona S-AWC odloči, da so vozne razmere takšne, da je treba pognati tudi zadnji kolesni par. Voznik lahko tudi sam poseže v dogajanje s pritiskom na gumb 'lock', s čimer 'zaklene' štirikolesni pogon.

Poleg povsem samodejnega načina Outlander PHEV pozna še način za varčevanje z baterijo (takrat hibridni sistem

► Zakaj je njihov križanec Outlander s priključno hibridnim pogonom tako uspešen? Razlogov je več, eden od njih pa je prav oblika karoserije. Konkurence tako rekoč nima, dovolj ugodna je tudi cena.

Pri Mitsubishiju so se namreč odpovedali lovu za rekordi pri razdalji, ki jih lah-

ko avto prevozi le na elektriko. Uradno jih naredi 50, največ, kar nam je pokazal potovalni računalnik, je bilo 41 kilometrov predvidenega dosega, realna številka je nekje med 30 in 35. A to povsem zado- stuje, še zlasti če se lahko Outlander polni tudi v službi.

Če se voznik potruди in Outlanderja PHEV uporablja tako, kot se za takšen avto spodobi, bo poraba večinoma nična. Na našem testu je minilo precej dni, ko nismo porabili niti kapljice bencina; da se je testna poraba ustavila pri dobrih petih litrih, pa je bilo krivih nekaj ne preveč krat-

kih, neprekinjenih avtocestnih poti. Takrat se zažene bencinski motor, in ker ta pač ni najbolj varčne sorte (dvolitrski 'bencinec' z 89 kilovati oziroma 121 'konji' ima z 1,8 tone težkim Outlanderjem kar nekaj dela), poraba poskoči. A vseeno: takšno povprečje (in vsega 4,8 litra na normnem

krogu, seveda smo ga začeli s polno in končali s prazno baterijo, povprečje porabe elektrike ob tem je bilo 16,6 kilovatne ure na 100 kilometrov) je odlično in boljše, kot bi ga zmozel podoben dizel. Takšen Outlander ima vendarle 203 'konjev' skupne sistemske moči (to zagotavlja



ohranja njeno napolnjenost na enakem nivoju) ter način za polnjenje baterije. Oba sta uporabna takrat, ko si voznik želi, da mu za konec poti ostane dovolj elektrike za čisto električno vožnjo. Zanimivo je, da Outlander nima načina EV, s katerim bi ga prisilili v povsem električno vožnjo: če voznik stopalko za plin pritisne skoraj do konca, se bo prižgal bencinski motor. A takšno dogajanje je redko, saj sta oba elektromotorja skupaj dovolj zmogljiva.

Seveda se baterija polni tudi s pomočjo regeneracije, moč te pa voznik določa z obvolanskimi ročicami (enakimi kot pri klasičnem Outlanderju, skrbijo za ročno prestavljanje samodejnega menjalnika). A na žalost si Outlander nastavitve ne zapomni in vedno starta z najšibkejšo regeneracijo, kar je lahko (za tiste, ki si želijo močnejše) po nekaj dneh nadležno. Enako velja še za nekaj drugih nastavitev ter za osrednji, za dotik občutljivi LCD-zaslon: klikanja je preveč (če hočete pogledati, kako eko vozite ali kaj dela pogonski sistem, na primer), sistem pa si ne zapomni, kaj ste gledali nazadnje. Pri Mitsubishiju se bodo morali o uporabniških vmesnikih še veliko, veliko naučiti – še celo na možnost, da bi Outlanderjev pogonski sklop vedno ostal v načinu Eco, so pozabili, pa je treba po vsakem zagonu motorja pritisniti na gumb.

Baterijo je mogoče polniti prek navednega hišnega priključka, v tem primeru polnjenje traja tja do šest ur, iz wallboxa ali na polnilni postaji (okoli štiri ure) ali na hitri polnilni postaji standarda CHAdeMO. Na tej se baterija do 80 odstotkov napolni v pol ure (zaradi majhne baterije Outlander ne more uporabljati polne moči postaje CHAdeMO, temveč se baterija polni z največ okoli 18 kilovati), do 100 odstotkov pa v slabi uri – dovolj hitro, da je lahko vožnje na bencin res malo.

Oprema je bogata, vključno s pametnim ključem, a lepo bi bilo, če bi Outlander na primer premožgal kak elektronski asistencijski sistem več. Velik plus so LED-žarometi: delujejo dobro, nimajo motečih modro-vijoličastih robov in odlično osvetljujejo cesto. Manjka možnost upravljanja funkcij (predvsem gretja, zračenja in polnjenja) prek spleta s pomočjo pametnega mobilnika (to je v Outlanderju PHEV mogoče le prek vgrajene brezžične povezave, ki pa se je izkazala za varnostno luknjo, zato je to funkcijo najbolje izključiti).

Outlander PHEV je na voljo le kot pet-sedežnik. Notranjost se izkaže z zadostno prostornostjo (tudi zadaj) in udobjem, predvsem pa je zanimiva njegova cena – ta je zelo podobna kot pri podobno opremljenem (torej štirikolesno gnanem in s samodejnim menjalnikom) dizlu. In tudi

Mitsubishi Outlander PHEV Instyle+	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	47.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	50.990 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	46.490 EUR
 ZAVAROVANJE AO: KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.099 EUR 1.722 EUR
NAŠE MERITVE Okoliščine meritev: T = 16 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 2.808 km	
POSPEŠKI 0-100 km/h: 10,7 s 0-100 km/h (z elektromotorjem): 23,5 s 402 m z mesta: 17,9 s (129 km/h)	
PROŽNOST -Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
TRUŠČ V NOTRANJOSTI Hitrost (km/h) VI. prestava 90 59	
ZAVORNA POT od 100 km/h: 41,3 m (AM meja 40 m)	
PORABA GORIVA skupno testno povprečje 4,1 l/100 km povprečje normnega kroga 4,8 l / 100 km + 12 kWh	
TEHNIČNI PODATKI Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – glbna prostornina 1.998 cm ³ – največja moč 89 kW (119 KM) pri 4.500/min – največji navor 190 Nm pri 4.500/min Elektromotor: največja moč 60 kW + 60 kW, največji navor 137 Nm + 195 Nm Sistem: največja moč 149 kW (203 KM), največji navor n.p. Baterija: Li-ion, 12,0 kWh Prenos moči: motorji pogonjajo vsa štiri kolesa – samodejni menjalnik – gume 225/55 R 18 V (Yokohama W-Drive) Masi: prazno vozilo 1.845 kg – dovoljena skupna masa 2.340 kg Mere: dolžina 4.695 mm – širina 1.800 mm – višina 1.710 mm – medosna razdalja 2.670 mm – prtljažnik 463-1.602 l – posoda za gorivo 45 l Zmogljivosti: največja hitrost 170 km/h – pospešek 0-100 km/h 11,0 s – kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 1,8 l/100 km, izpust CO ₂ 42 g/km – električni doseg (ECE) 52 km, čas polnjenja baterije 5 h (13 A), 3,5 h (16 A), 30 min (hitro do 80%)	
HVALIMO IN GRAJAMO ▲ pogonski sklop ▲ poraba ▲ uporabnost ▼ prekratek vzdolžni pomik voznikovega sedeža ▼ slab uporabniški vmesnik	
Končna ocena Medtem ko klasično gnani Outlander ni prav uspešen v boju s konkurenco, je njegova priključnohibridna uspešnica pravi hit. Nič čudnega: je edini, ob tem pa po priključnohibridnih merilih tudi zelo dober.	

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

zaradi tega evropski prodajni uspeh Outlanderja PHEV sploh ni tako nepričakovan, kot je videti na prvi pogled. ◀◀



AM Ljubljana, d. o. o., Bleiweisova 30, Ljubljana

Lady

LAHKO JI ZAUPAM



Nova številka vsako sredo!