

MITSUBISHI OUTLANDER

- Automaatti ja sukunäköinen uusi ilme



Outlander antaa oikean aidon maastoauton roolin alennusvaihteistolla varustetulle Pajerolle. Outlander on alun perin suunniteltu maasturin ja farmariauton välimuodoksi, crossover-autoksi. Se on kompromissiton ratkaisu erilaisiksi autoksi, jonka aktiivinen ja passiivinen turvallisuus ovat korkeaa tasoa.

Outlanderin All Wheel Control -voimansiirto yhdistää Mitsubishin oman Active Stability Control -tekniikan (sis. ajovakaudenhallinnan ja luistoneston) sähköisesti ohjattuun nelivetojärjestelmään, jonka avulla voidaan edetä pehmeästi sorapolulla tai vaikeissa sääolosuhteissa. Vetotapa on valittavissa kaksivedosta lukittuun neliveto-tilaan asti. Outlanderin kuljettaja on aina tietoinen mikä vetotapa on käytössä.

Diesel - automaatti - suorakytkentä-vaihteisto

Mitsubishi Motorsin huipputeknologioihin kuuluva Twin Clutch SST -kaksoiskytkimellä toteutettu suorakytkentävaihteisto on sama kuin muissa Project Global -ryhmän autoissa, Lancer Evolutionissa ja Lancer Ralliartissa.

Twin Clutch SST:n etuihin kuuluvat salamanopea vaihtaminen verrattuna käsivaihteistoihin sekä minimaalinen tehohäviö, pienempi polttoaineenkulutus ja vähäisemmät päästöt verrattuna tavanomaisiin automaattivaihteistoihin.

Tavanomaisen manuaalivaihteiston vaihtonopeus riippuu kuljettajan omista taidoista. Twin Clutch SST - suorakytkentävaihteisto vaihtaa automaattisesti, joten kuljettajan ei tarvitse käytellä kytkintä ja vaihdekeppiä. Vaihtonopeus ei ole hänen henkilökohtaisista taidoistaan kiinni. Ajoturvallisuus paranee, kun kuljettaja voi keskittyä ohjaamiseen.

Yksityiskohdat

Mitsubishin suorakytkentävaihteistossa on erilliset kytkinakselit ja kytkimet parittomille (1., 3. ja 5.) ja parillisille (2., 4. ja 6.) vaihteille. Twin Clutch SST -vaihteistossa on kaksi märkää monilevykytkintä. Ajettaessa esim. parillisella vaihteella järjestelmän tietokone tarkkailee ajonopeutta, kaasupolkimen asentoa ja moottorin kierroslukua. Vaihteisto ivalitsee joko suuremman tai pienemmän parittoman vaihteen niiden perusteella.

Outlanderin 2.2 DiD moottori tuottaa tuhdin 380 Nm:n väännön, joten toisena tärkeänä tavoitteena vaihteiston suunnittelu- vaiheessa oli riittävän vääntökapasiteetin varmistaminen. Tämä haaste ylitettiin käyttämällä kahta halkaisijaltaan yhtä suurta, märkää monilevykytkintä rinnakkain.

Verrattuna Lancer Evolutionin vaihteistoon, Outlander 2.2 DiD TC-SST:n vaihteistossa on kaksi toimintamuotoa Evolutionin kolmen sijasta: NORMAL ja SPORT.

NORMAL-muodossa vaihteisto pyrki

mahdollisimman taloudelliseen toimintaan ja moottorin pyörintänopeus pysyttelee tavallisessa ajossa D- vaihteella 3000 kierroksen alapuolella. SPORT-muodossa D-asennossa vaihteet kytketään pienemmälle hanakammille ja vaihteiden kytkentänopeus on vikkellämpi. SPORT- muoto soveltuu hyvin käytettäväksi perävaunua vedettäessä. Sport- muoto tarjoaa myös Normal- asentoa voimakkaamman moottorijarrutuksen.

Käsisäilyntäinen tai automaattinen

Twin Clutch SST -vaihteistoa voidaan käyttää joko sekventiaalisena käsivaihteistona tai täysautomaattisena vaihteistona:

- Manuaalisessa tilassa kuljettaja voi käyttää vaihtamiseen joko ohjauspylväeseen asennettuja vaihtosiivekkeitä tai vaihteenvältsintä. Vaihdetta voidaan vaihtaa manuaalisesti vaihtosiivekkeillä silloinkin, kun Twin Clutch SST on automaattisessa toimintatilassa.

- Automaattisessa tilassa valitsimen siirtäminen asentoon "D" aktivoi Auto-shift-tilan, joka vastaa perinteisen automaattivaihteiston D-vaihdetta.

Tehokas ja taloudellinen DiD- moottori

Mitsubishi Outlanderin ainoana dieselmoottorina mallivuonna 2011 on hiukkas-suodattimella varustettu 2,2-litrainen DiD. Moottorin suurin teho on 115 kW (156 hv) ja vääntömomentti 380 Nm/2000 r/min. Reippaasta käytännön suorituskyvystään huolimatta auton yhdistetty polttoaineenkulutus on ainoastaan 7,3 l/100 km ja CO₂-päästöt siten 192 g/km. Ominaisuuksina mm. muuttuvageometrinen turbo ja ECCS (Extreme Conventional Combustion System) -järjestelmä, joka tuottaa palotilaan aina parhaan mahdollisen ilma-polttoaineseoksen. Kolmanteen sukupolveen ennättänyt common-rail -järjestelmä ruiskuttaa polttoaineen peräti 1800 barin paineella. Sen ansiosta polttoainesuihku on entistä hienojakoisempi ja palaminen puhtaampaa. Moottorissa on myös kaksi tasapainoakselia, mikä vähentää tehokkaasti värinöitä ja parantaa siten matkustusmukavuutta.

Toisena voimanlähdevaihtoehtona tuonti-ohjelmassa on 2.4- litrinen MIVEC- bensiini-moottori.

Kilpailukyisesti hinnoiteltu

Uudistuneen Mitsubishi Outlanderin hinnat ovat varsin kilpailukyiset. Malliston edullisin bensiinimoottorilla vauhditettu Outlander 2.4 MIVEC Intense CVT:n kokonaishinta ilman paikkakuntakohtaisia toimituskuluja on 35986,55 €. Malliston edullisimman automaattivaihteisen diesel-mallin, Outlander 2.2 HDi Intense TC-SST:n, kokonaishinta ilman paikkakuntakohtaisia toimituskuluja on 40988,05 €.

Kaikissa malleissa on ainoana japanilaisena automerkinä aito 5 vuoden takuu.