



Jó dolog az összefogás, a közös munka és a know-how összedobása, főleg ha mindegyik fél nyer belőle, és közben a befektetett suska sem verdesi az ingerküszöbünk tetejét. Ezért fogtak össze a franciák a japán autó-, gép- és elektronikai cikkek gyártójával, a Mitsubishiivel.

A gyümölcsöző összedolgozás a Peugeot-nak és a Citroënnek is meghozta a várt eredményeket: a két márka történetében először terepöszvérrel bővült a kicsit egyhangú kínálat. Fenyőfáséknál Crossover, míg az üvöltő oroszán logója alatt 4007-es típusként fut és futott a japán génekkel felvértezett terepjáró. Az összkerékhajtás és a technika nagy része Mitszuéktól származott, sőt a beltér egésze is, de a külcsín varázsát mindegyik márka megőrizhette magának.

A legszebb hacuka a Citroënre került, a „rondasági” sorrendet a Peugeot folytatja, a pódium legalsó fokát pedig a japános, de európai szemmel külön **Outlander** foglalja el. Még ha a sor előnytelenebb végé is díszíti, különös színfoltja marad a vén kontinens monotonnak nem mondható autóparkjának.



Az előző generációk még a szemöldökemelgetős kategóriába tartoztak, de a legfrissebb

lenyomat már nagyon elhatárolódik ezektől. **A legújabb Mitsubishi terepöszvér enyhe kifejezéssel élve is a hú, de ronda kategória ékes darabja.**

A mi szépérzékünkkel van baj, vagy tényleg csúnya az új Outlander?

Fenekre ejt a külső

Bár a ronda erős kifejezés, valahogy mégsem fejezi ki az Outlanderről alkotott első benyomásunkat. Az érdekes arcú lány mellette komoly esélyes a Miss Universe titulusra. Az első lámpatestek nonfiguratív alakja még elmenne, de **az új hűtőrács formája már minősíthetetlen.** Japánosan határozott a vonalvezetés, amit ők csak Solid-Safe-Simple-nek, azaz masszív-biztonságos-egyszerűnek neveznek.

De kihagyták a szépségre utaló fondorlatos marketingkifejezéseket, hiszen ha az egyik érzékszérünk könnyen átverhető is, a szemünknek nehezen hazudhatnak. A kusza vonalak és a lökhárító aljába száműzött ködlámpák a stílus és a formás megoldások gyalázata. Ennél még az új Logan megoldása is fényévekkel szebb.



Az oldalnézet sem javít sokat az összképen. Az első sárvédők túlnyúlásai belelógna az első lökhárítóba, amelynek az alját jó élesre csapták le, hogy nagyobb legyen a terepszög. Két dolog értékelhető: a felni garnitúra emészthető, a krómcsík pedig szépen elhatárolja az ajtók és az ablakok síkját. De a visszapillantó tükrök már úgy néznek ki, mint a polcra vagy egy másik modellről csavarozták volna át.

Hátul sem rózsásabb a helyzet. Itt is igyekeztek a jó terepszög kialakítására, de **a far rondaságán ez nem sokat segít.**

A '90-es években még menőnek számító, Lexusos áttetsző lámpatestek nagyon gagyinak

hatnak a XXI. században. A kipufogó végdobja elég alacsonyra került, így sérülékeny.

Az összkép förtelmes, de akadhatnak olyan honfitársaink, akinek tetszik ez a formavilág (bár kétlem, hogy sorban állnak majd a dealerknél az új Mitszuért). Legtalálóbban a „japános” jelzővel lehetne illetni az Outlandert, de ez förtelmesen rosszat és fantasztikusan jót is jelenthet. Ízlések és japó verdák.

A technika mentegeti a becsületét

Szolid és erős alapokra épül a Mitsubishi Outlander. Az alap aggregát az a két literes MIVEC erőforrás, amely szívóbenzines mércével elégséges 150 pacit lehel ki magából, és közben 195 Nm-rel csavarja a hajtott kerekeket. Az alap Outlander ugyanis csak elől kapar, az összkerék meghajtás csak az erősebb motorizációknál alapfelszereltség. Opcionálisan kérhető a 4x4 is, **d e ez jelentősen megemeli majd a 29 748 eurós árat.**



Reduktorra, manuális terepváltóra és egyéb off roados nyalánkságokra ne számítsunk, mindent a bitek és bájtok, illetve a tekerős kapcsolók vezérelnek. A legolcsóbb kivitel mégis a PSA-tól örökölt kis gázolajos, amely manuális váltóval és a dílerek szerint a végsőkig leakciózva 28.508 uniós ropiba kerül.

Persze lehet extrázgatni rendesen a szekeret: nagy hifi, érintős, merev lemezes navigáció, tehénbőr óceán, plusz sok más kütyüvel ékesülhet a nem túl dekoratív terepjárónk. Ha a szépérezékünkre is hallgatunk, márpedig rengetegen vásárolnak a szívükkel négykerekűt, akkor még féláron sem engedjük, hogy ránk tukmáljanak egy Outlandert. Ha már Mitsubishit akarunk és összkerekest, akkor inkább egy Lancer Evo X-et nézzünk: árban nem sokkal több, de garantáltan felforralja a vérünket.