



PRESS RELEASE

MEDIATIEDOTE

VEMIC AUTO OY AB TIEDOTUS JA PR

Pekka Koski
+358 400 210 490
pekka.koski@veho.fi.
www.mitsubishi.fi

Tiedote 7.4.2010
Julkaisuvapaa

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 erilaiseksi 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 nelivetotilaan asti. Tärkeää on huomata, että Outlanderin kuljettaja on aina tietoinen mikä vetotapa on käytössä.

Diesel – automaatti – suorakytkentävaihteisto

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 salamannopea vaihtaminen verrattuna käsivaihteistoihin sekä minimaalinen tehohäviö, pienempi polttoaineenkulutus ja vähäisemmät päästöt verrattuna tavanomaisiin automaattivaihteistoihin.

VEMIC AUTO OY AB
MITSUBISHI HENKILÖ- JA MAASTOHENKILÖ- JA PICK-UP- AUTOJEN MAAHANTUONTI
VEMIC AUTO OY AB ON OSA VEHO GROUP-YHTIÖRYHMÄÄ
www.mitsubishi.fi
www.veho.fi

Tavanomaisen manuaalivaihteiston vaihtonopeus riippuu kuljettajan omista taidoista. Twin Clutch SST – suorakytkentävaihteisto vaihtaa automaattisesti, joten kuljettajan ei tarvitse käyttää kytkintä ja vaihdekeppiä. Vaihtonopeus ei ole hänen henkilökohtaisista taidoistaan kiinni. Myös 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 esivalitsee joko suuremman tai pienemmän parittoman vaihteen niiden perusteella.

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

Verrattuna Lancer Evolutionin vaihteistoon, Outlander 2.2 DI-D 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 hanakammin ja vaihteiden kytkentänopeus on vikkelämpi. SPORT- muoto soveltuu hyvin käytettäväksi perävaunua vedettäessä. Sport- muoto tarjoaa myös Normal- asentoa voimakkaamman moottorijarrutuksen.

Käsivalintainen tai automaattinen

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

- Manuaalisessa tilassa kuljettaja voi käyttää vaihtamiseen joko ohjauspylvääseen asennettuja vaihtosiivekkeitä tai vaihteenvalitsinta. 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 DI-D- moottori

Mitsubishi Outlanderin ainoana dieselmoottorina mallivuonna 2011 on hiukkassuodattimella varustettu 2,2-litrainen DI-D. 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 tuontiohjelmassa on 2.4- litrainen MIVEC- bensiinimoottori.

Kilpailukyisesti hinnoiteltu

Uudistuneen Mitsubishi Outlanderin hinnat ovat varsin kilpailukykyiset. 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 ainoaja japanilaisena automerkkinä aito 5 vuoden takuu.