Mitsubishi Outlander PHEV – auto, mida tahtsin, et mulle meeldiks

1 aasta tagasi - 29.09.2025 Autor: Marko Habicht

Käisime nädalavahetusel proovisõidul Mitsubishi Outlander PHEV-ga. See on auto, mille puhul ma tõesti lootsin, et see võiks olla “see õige” – mugav, ökonoomne ja piisavalt suur pereauto. Kahjuks määravaks jäid mõned detailid ja hind, mis panevad väga kriitiliselt mõtlema, kellele seda autot üldse soovitada.

Taust ja positsioon turul

Outlanderi tehniline alus on Nissan X-Trail. Kui X-Traili saab Eestis osta ka esiveolisena, siis Outlander on meil saadaval ainult nelikveolisena ja pistikhübriidina. See seab ta automaatselt kallimasse hinnaklassi, kus konkurents märksa tihedam. 60000€ eest on otsapidi valikus ka premium kuvandiga brändid nagu Audi ja BWM. Eestis ei pakuta ka seitsmekohalist versiooni, mis on X-Traili puhul olemas.



Elektriline pool ja sõiduomadused

Ühe akutäiega suudab Outlander reaalselt sõita umbes 70 km, mis vastab ka lubatud numbritele. See tähendab, et linnas ja igapäevasõitudel saab enamiku ajast hakkama elektriga – kui kodus laadida, maksab 100 km läbimine umbes 5 eurot.

Kiirendus nullist sajani on umbes 8 sekundit. Arvestades, et tegu on suure autoga, pole see sugugi paha. Gabariidi tunnetus vajab aga harjumist. Huvitaval kombel, kuigi Outlander on Foresteri ja X-Traili mõõtmetelt sarnane, on Mitsu suurust kõige keerulisem tajuda. Õnneks on igas suunas kaamerad, mis seda leevendavad.



Mugavus ja kvaliteet

Kui jätta gabariidid kõrvale, siis salongis tundub Outlander nii Subarust kui Nisstanist kõige luksuslikumaks. Eri tsoonides kliimaseade, jahutusega esiistmed, pehmed materjalid – mugavust jagub. Yamaha helisüsteem väärib eraldi kiitust: heli on puhas ja võimas, täiesti tippklassi lahendus.

Kõik nupud on loogilisel kohal ja menüüdega harjub mõne ajaga. Kiirendus on sujuv ja mis tüüpi käigukast sellel on, ei oma absoluutselt mingit tähtsust, eriti kui see teeb mida vaja. Tunne on, nagu liigub auto ainult elektri jõul ja mingit kasti polegi kuid täpsem otsing selles osas teeb teemat ainult keerulisemaks. Lepime kokku, et see ei ole oluline ja käiguvahetusi tunda ei ole.

Teemüra on kummaline: auto on üsna vaikne, müra suureneb kuni 90 km/h, kuid maanteel 120-ga ei lähe hullemaks.
Detailid, mis võiksid olla väikese parandusega kadunud, hakkavad silma: kütuse- ja laadimisluugid plärisevad plekiselt ja selle saaks parandada väikese kummitükiga.



Juhiabisüsteemid – suurim möödapanek

Siit aga kõige suurem pettumus. Olemasolevad juhiabid meenutavad pigem kümne aasta tagust tehnoloogiat. Täpselt poole odavam Mitsubishi ASX, mis on sisuliselt Renault Captur, pakub paremaid juhiabisid, sh sõiduraja hoidmist. Põhja-Ameerikas müüdaval Outlanderil on olemas Mi-Pilot Assist, mis teeb kõike seda, mis meil puudu. Miks seda Eestisse ei tooda, jääb arusaamatuks. Igatahes 60 000€ auto ilma kaasaegsete juhiabideta on vastuvõetamatu.

Auto piiksub ja prääksub valjemini kui enamik uusi mudeleid, kuid ootuspäraselt ja ilmselt läheb kõigil aina invasiivsemaks. Seni kuni kiirusehoiatused käivituvad valel ajal, sest kiiruspiirangute lugemine ei tööta usaldusväärselt on see sama frustreeriv kui lapsepõlves süüta karistada saada. Siiani ei ole õnnestunud ühtegi autot proovida, millel hoiatused käituks käituks usaldusväärselt ja selleks neid ka välja lülitame.
Õnneks juhi jälgimise süsteemi saab vaigistada teibi tükiga ning (proovisime kempsu paberiga) ning muud prääksud on mõne nupuvajutuse kaugusel.



Hind ja konkurendid

Outlander PHEV maksab Eestis umbes 60 000 eurot. Selle raha eest saab näiteks kaks samas mõõdus Dacia Bigsterit, mis ehk on tõesti teisest klassist või juba Audi Q5, mis on samas suurusklassis kuid teise äärmusena kannab pigem premium-märki. Subaru Foresteri täisvarustus jääb 42 000 kanti, Nissan X-Trail nelikveolisena ja hea varustusega alla 50 000. Porsche Macan on juba (väga meelevaldse võrdlusena) selles hinnatsooni servas ja muidugi Toyota RAV 4, mille hinnalagi 53000 juurest vastu tuleb.

Outlanderil on üks trumbikaar – PHEV võimaldab igapäevasõidud teha elektriga. Aga kui kodust laadimisvõimalust pole, jääb keskmine kütusekulu 7 l / 100 km

kanti, mis pole sugugi muljetavaldav ja ilma kaasaegsete juhiabideta on tegu raske müügiga.



Kokkuvõte

Outlander PHEV on auto, mida on väga mugav ja meeldiv sõita. Salong on luksuslik, Yamaha helisüsteem fantastiline ja elektriline sõiduulatus igapäevaselt täiesti piisav. Tegu on autoga, mida tahaks kiita rohkem, kui jõuab.

Aga hinnaklassis, kus konkurents on tihe ja kus odavamad mudelid pakuvad paremaid juhiabisid, on raske seda südamerahuga soovitada. Kui hind oleks pigem 40 000 euro kandis, võiks see olla väga hea valik. Tänase seisuga on Outlander PHEV rohkem nišiauto – neile, kes kindlasti tahavad pistikhübriidi, on valmis luksuse eest maksma, kellele meeldib just Mitsubishi ja põhimõtteliselt juhiabisid ei taha. Rutake seltsimehed unetud!

Kõigile teistele – sama raha eest leiab konkurentide seast rohkem väärtust.

- Testid
- Sõidukid

Pilt

