

Nápaditá nenápadnosť

Mitsubishi ASX. Staronový segment, originálne pomenovanie, známa tvár, známy pohon, nový motor. Toto všetko je ASX od Mitsubishi.

Text: Peter Mlhálik, foto: autor

Dlho sme ho vídali na rôznych autosalónoch a dlho sme si všímali vývoj nového naftového motora. Mitsubishi si v oboch prípadoch dávalo na čas, výsledok však stojí za to.

RARITKA

Začnem tým, čo ma na ASX-ku zaujalo najviac – nový naftový motor s objemom 1,8 litra. Na tom by nebolo nič zvláštne, keby nebol osadený variabilným časovaním ventilov! A to je pri naftovom motore ozajstná rarita. Absolútne som netušil, ako sa bude takýto motor správať. A správal sa v podstate normálne. Dokonca by som povedal, že do 2 000 otáčok to nebolo nič oslnivé. No, je tu jedno „no“. Aj tu bol indikátor optimálneho preradenia na vyšší prevodový stupeň. Sám som sa čudoval, že indikátor bežne blikol práve v tomto nevýraznom pásme. Ale potom som všetko pochopil. Pozrel som si priemernú spotrebu – a teraz sa podržte – v meste som vedel jazdiť za 4,5 l/100 km! Dokonca nebol problém jazdiť so zaradeným piatym prevodovým stupňom pri rýchlosti 60 km/h. Vtedy motor točil ozaj nízkych 1 200 otáčok. No nízke konzumné nároky neboli jeho jediným plusom. K nim sa pridala aj excelentná kultúra chodu a celkom slušná dynamika po prekročení magickej hranice 3 000 otáčok za minútu. K jeho raritám patrí tiež extrémne nízky kompresný pomer – 14,9:1 – a aj to, že sa produkuje vo dvoch výkonových variantoch, no oba majú rovnakú hodnotu maximálneho krútiaceho momentu. My sme mali silnejší variant.

KOMPAKTNÝ „KOMPAKT“

Mitsubishi ASX je zástupca kompaktných SUV. Voľakedy dávno by sa do tejto triedy dal zaradiť aj Pajero Pinin, ale ten

nemal väčší úspech. Aktuálny ASX vyzerá ako zmenšený Outlander. Má podobnú „tlamu“ masky chladiča aj niektoré prvky interiéru. No spoločný má ešte jeden fakt – pohodlie. Stačí sa kdekol'vek v interiéri usadiť (ja som, samozrejme, najčastejšie sedel na sedadle vodiča). Už Outlander má sedadlá bohato navrhnuté, tu to platí tiež. Len som sedel trochu vyššie. Časom som to pochopil – je to vzhľadom na priestor pre nohy zadných pasažierov. Pod predné sedadlá sa nezmestia len chodidlá, ale aj kus holene – polovica vzdialenosti medzi chodidlom a kolenom. Posledne som sa tak kráľovsky cítil v Škode Superb, ale to je trochu iná dĺžková kategória auta.

JEDNODUCHOSŤ

Ale inak vládne v interiéri dizajnová jednoduchosť poskladaná z kvalitných materiálov. Škoda, že niektoré detaily nie sú dotiahnuté. Trošku staromódne pôsobí ovládanie palubného počítača tlačidlom vľavo pod volantom. Akosi som tu však nenašiel žiadne špeciality, jedine to, čo človek od auta čaká. Množstvo a veľkosť odkladacích priestorov sú úplne štandardné.



MOŽNOSŤ VÝBERU

Predné alebo všetky? Stačí len pootočiť ovládačom za radiacou pákou. Hovorím o pohone. Prvá poloha je pohon všetkých kolies, druhá automatické priradenie pohonu zadných a tretia trvalý pohon všetkých kolies. Na rozdiel od konkurencie pohon všetkých kolies je naozaj trvalý. Skúšal som ho zaradiť aj pri rýchlosti 100 km/h a nebol problém. Jediné, čo som pocítil, bolo jemné spomalenie – predsa len sa naplno roztáča viac dielov. Jazda po našich cestách aj necestách ma presvedčila o fakte, že Mitsubishi vie, ako to má v tejto kategórii vyzeráť. Do volantu sa od nerovností nedostávajú takmer žiadne vibrácie. Tlmenie je excelentné. Jediné, čo Japonci trochu podcenili, je hluk derúci sa do interiéru od kolies. Čím bol asfalt drsnejší, tým bol výraznejší.

Možno ASX nie je nabitý brutálnymi technickými lahôdkami, možno nie je úplne dokonalé, ale na pocit z jazdy kdekol'vek je veľmi príjemné. Aj tu sa ukázalo, že keď Japonci poskladajú naftový motor, je excelentný. Nová jedna-osmička je toho príkladom. ■



Indikátor optimálneho momentu preradenia. Treba ho poslúchať, priemerná spotreba ide potom pekne dolu (hore).

Konektory na pripojenie externej muziky sú pekne uložené pod laktovou opierkou (vľavo hore).

Otočným voličom sa mení pohon. Zmena sa dá urobiť aj počas jazdy.

Stručne

ČO TREBA UZNAŤ
Mitsubishi vie, ako sa robia SUVéčka.

ČO NÁM CHÝBALO
Lepšie odlučenie podvozka.

ČO NÁS PREKVAPILO
Nízke konzumné nároky motora.

ČO NÁS PREKVAPILO
Honda CR-V, Hyundai ix35, Volkswagen Tiguan.

Velkú pochvalu si zaslúži nový motor. Je kultivovaný a aj „diétny“ na spotrebu paliva.





Mitsubishi ASX nie je žiadnym preborníkom v dizajne. O to viac je krajšie, že aj jednoduchými krivkami sa dá poskladať pôsobivé auto.



Mitsubishi ASX 1,8 DI-D Intense

CENA

Základ/verzie od/test [€]
16 500/26 500/27 050

Záruka 3 roky alebo 100-tisíc km

TECHNIKA

Valce/ventily/palivo R4/16V/nafta

Prevodovka M6

Zdvihový objem valcov [cm³] 1 798

Výkon [kW (k pri min⁻¹)] 110 (150)/4 000

Krút. moment [Nm pri min⁻¹]
300/2 000 – 3 000

Max. rýchlosť [km/h] 198

Zrýchlenie 0 – 100 km/h [s] 10,0

Priemerná spotreba paliva

výrobca/test [l/100 km] 5,7 / 5,6

Emisie CO₂ [g/km] 150

PARAMETRE

D/Š/V [mm] 4 295/1 770/1 625

Rázvor náprav [mm] 2 670

Rozchod kolies

vpredú/vzadu [mm] 1 525/1 525

Objem bat. priestoru [dm³] 442

Hmotnosť/zatáženie [kg] 1 600/460

Objem palivovej nádrže [l] 60

VYBAVENIE / DOPLNKY [€]

Airbagy 7(čel., boč., kolen., záclon.)

Stab. systém ESP séria

Dažďový senzor séria

Tempomat séria

Metalíza 550

Klimatizácia automatická

Xenónové svetlomety séria