

DOBRE NAMIERENÉ

Modelom ASX vyplnilo Mitsubishi medzeru medzi Lancerom a Outlanderom. V kombinácii s motorom 1.8 DI-D zamotá hlavu aj konkurencii.

Zaradiť Mitsubishi ASX do nejakého konkrétneho segmentu automobilového trhu nie je jednoduché. Na SUV pôsobí civilne, na bežný kompakť je príliš vysoké. Ak by ste sa nás pýtali na definíciu pojmu kompaktný crossover, toto by bola odpoveď.

ASX stojí na podvozku väčšieho Outlandera, takže má v rámci konkurencie ako Škoda Yeti, Nissan Qashqai či Hyundai ix35 najdlhší rázvor. Vnútri je však ASX o čosi menšie ako technický príbuzný. Vpredu je priestoru dosť. Palubná doska je na rozdiel od Outlandera či Lanceru členitejšia a prí-

jemnejšia. Obsluha je klasicky prehľadná a pomerne jednoduchá. Vzádu však budú osoby nad 185 centimetrov trochu obmedzené strechou. Mínusom prostredného sedadla je výrazný stredový tunel. Skosená zadná časť s krátkym previsom ukrýva od 419 litrov batožinového priestoru, čo je tak akurát na rodinný výlet.

Mimoriadne zvedaví sme boli na techniku pod kapotou. ASX sme testovali s novým prepíňaným naftovým štvorvalcom 1.8, ktorý do osobných automobilov prináša variabilné časovanie ventilov. O výborný prvý dojem sa postarala prvotriedna kultúra chodu, menej skúsené uši sa môžu

mylne domnievať, že z nádrže uchlipláva benzín. Motor veľmi dobre reaguje na plyn, vo vyšších otáčkach sa však prejavuje nenápadné oneskorenie jemne hvízdajúceho turbodúchadla. Šesťstupňová manuálna prevodovka má kratšie sprevodovanie, čo pomáha dynamike, no veľmi sa to nehodí na jazdu po diaľnici. Spotreba je závislá od štýlu jazdy a viackrát nás prekvapila. V meste sme sa dokázali preplatať za príjemných 5,5 l/100 km, na horskom výlete sme sa držali okolo 7 l/100 km. Pochváliť musíme kultivovaný a rýchly start-stop systém, ktorý nám pomohol k dobrej spotrebe v meste.



Robustná karoséria nepatrí k najprehľadnejším, parkovacie senzory pomôžu len v zadnej časti

Silnejší naftový motor sa kombinuje len so zapínateľným pohonom všetkých kolies. V štandardných podmienkach na suchej ceste si Mitsubishi vystačí s pohonom predných kolies, štvorkolku v podstate stačí zapnúť až keď prší či pri jazde mimo pevnej cesty. Výrobca však s vážnejšími výletmi do terénu nerátal. Pohon sa síce dá zamknúť v pomere 50:50, no na palube chýbajú asistenčné systémy napríklad pre jazdu z kopca a svetlá výška je len 17 centimetrov.

Na robustný podvozok sa však môžete spoľahnúť. ASX sa veľmi dobre ovláda, pri dynamickejšej jazde má ťažšia predná časť sklony ťahať auto von zo zákruty. Čiastočne sa tento jav dá eliminovať aktívaním pohonu 4x4, no dobrú prácu odvádza aj ESP. Slabšou stránkou tvrdejšieho podvozka je komfort, niektoré reakcie i zvukový prejav najlepšie vystihuje prívlastok drevené.

Mitsubishi ASX boduje predovšetkým výborným motorom a solídny vnútorným priestorom. S konkurencieschopnou cenou má šancu nájsť si dosť spokojných zákazníkov.

Text: Martin Ruisl
Foto: Erik Toček



Interiér potešil kvalitou použitých materiálov i takmer intuitívnym rozložením ovládačov



Prehľadné ukazovatele a farebný displej, na ktorom sa zobrazuje aj indikátor preradenia



Vzádu sa celkom pohodlne usadí aj dvojica chlapov s výškou do 185 centimetrov



Žiadna nakladacia hrana a rovná podlaha po sklopení operadla, neskladné platô



auto motor sport HODNOTENIE



Živý, kultivovaný a úsporný motor, dobrá obratnosť, vnútorný a batožinový priestor, presné radenie, jednoduchá obsluha, veľké spätné zrkadlá.

Variabilita, hluk podvozka, kratšie sprevodovanie, priemerný komfort pruženia, prehľadnosť karosérie.

Karoséria

Dĺžka x šírka x výška: 4 295 x 1 770 x 1 615 mm, rázvor 2 670 mm. Prevádzková/celková hmotnosť 1 600/2 060 kg. Batožinový priestor 419/1 219 l. Objem palivovej nádrže 60 l.

Podvozok

Vpredu zavesenie typu McPherson, vzadu viacprvková náprava. Vpredu aj vzadu kotúčové brzdy. Rozmer pneumatík 215/60 R17. Pohon predných kolies, zapí-

nateľný pohon všetkých kolies, šesťstupňová manuálna prevodovka.

Motor

Prepíňaný naftový radový štvorvalec, zdvihový objem 1 798 cm³. Výkon 110 kW (150 k) pri 4 000 ot./min., krútiaci moment 300 Nm pri 2 000 – 3 000 ot./min.

Jazdné výkony

0 – 100 km/h 10,0 s
Max. rýchlosť 198 km/h
Spotreba 6,9/5,0/5,7 l/100 km
Emisie CO₂ 150 g/km

Cena

Základná cena verzie 23 500 €
Testovaný exemplár 26 500 €



Rezervu pod podlahou nahradila súprava na opravu defektu a prídavný úložný priestor