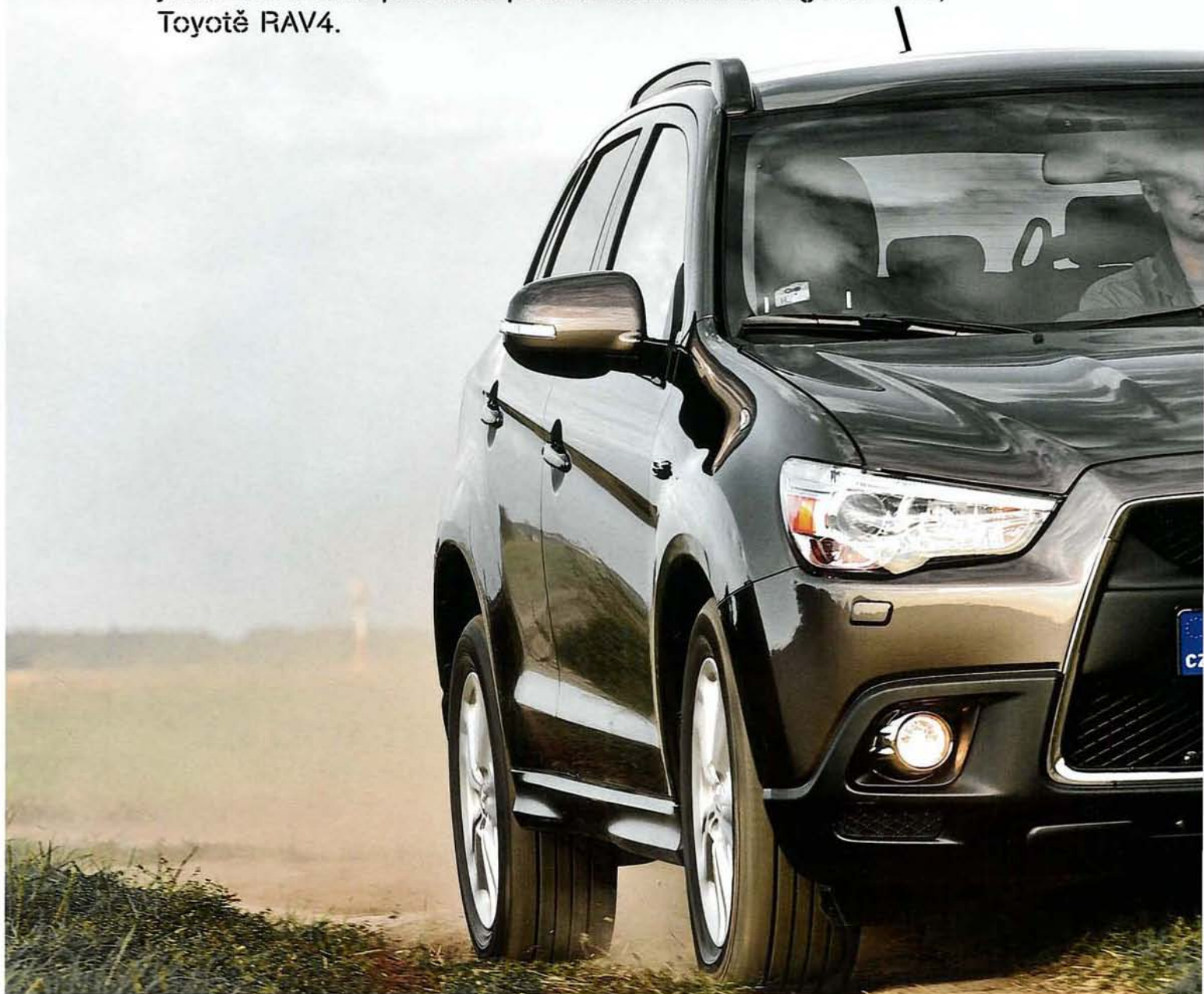


ČTYŘKOLKY DO NEPOHODY

Mitsubishi přišlo letos v létě do Evropy s novým crossoverem, který na první pohled nepřináší nic převratného. O to větší překvapení jsme se dočkali při prvním svezení. Pro názornost jsme nové ASX postavili proti bestselleru kategorie SUV, Toyotě RAV4.



Oba automobily mají zcela odlišnou stavbu karoserie, výsledek však zase tak rozdílný není

Po letech strádání, které přinesl svazek a následně rozchod s koncernem Daimler, se Mitsubishi znovu škrábe na vrchol. S modelem Lancer se Mitsubishi vrátilo k tradičnímu „ostrému“ designu a jednotné tváři svých modelů. I když atraktivně tvarovaná přední část nemusí vždy přinést harmonické tvary, což částečně potvrdily facelifty coltu a outlanderu, jednotná identita japonské automobilce rozhodně prospěla a crossover ASX byl již vyvíjen podle těchto trendů. Ostřejší rysy dodávají na dynamice, přední maska vyjadřuje charakter. Tak trochu bez nápadu se zdá být pouze zadní partie s horizontálně uspořádanými světlými, nicméně nové mitsubishi má po stránce stylingu rozhodně co nabídnout.

Toyota RAV4 je naproti tomu tradičním zástupcem střední kategorie SUV s vyšší stavbou karoserie, vysokým posazem za volantem a klasickou karoserií kombi, zakončenou kolmou zadní stěnou s dveřmi, které se kvůli umístění rezervního kola otevírají do strany. Jenže časy se mění a rezervní kolo u mnoha nových modelů

nahrazuje sada na opravu poškozené pneumatiky, což je i případ faceliftované RAV4. Ta se významné retuše vzhledu dočkala letos na jaře, kdy dostala honosnou chromovanou přední masku, nové světlomety a nárazník.

I když RAV4 vypadá jako pravý teréňák a ASX jako zvýšený hatchback, z porovnání celkových rozměrů to tak jasné není. Toyota je sice o 7 cm delší, ale zato má o 11 cm kratší rozvor než mitsubishi, zároveň je o 7 cm vyšší a o 4,5 cm širší. Toyota má také o trochu širší rozchod kol. Vnější rozměry pochopitelně odráží prostorové pomě-

ry v interiéru. Na šířku je v toyotě o něco více místa než v ASX, ale rozdíl je minimální, stejně jako v prostoru pro nohy a nad hlavou. Druhou řadu sedadel s polohovatelnými opěradly má toyota posuvnou, u ASX lze ve druhé řadě měnit pouze sklon opěradla. Zavazadlový prostor v ASX je o něco větší (419 oproti 410 l), navíc si můžete připlatit za jeho zvětšení. Přitom vám v servisu odstraní rovnou podlahu, příhrádky pod ní a sadu na opravu poškozené pneumatiky přesunou do boků zavazadelníku. Výsledný objem 488 litrů určitě stojí za úvahu, přestože ▶



Mitsubishi je typickým představitелеm stále populárnější kategorie crossover





Toyota určitě patří svými rozměry i vyšší stavbou mezi klasické SUV střední třídy



Zavazadlový prostor ASX (vlevo) lze zvětšit až na 488 l, zatímco RAV4 poskytuje pouze průměrný objem 410 l

▷ po estetické stránce to není úplně bez chybičky. Základní objem zavazadlového prostoru je u Mitsubishi větší, ale opravdové prostorové poměry ukáže až hodnota zavazadelníku při dvoustupňovém uspořádání. Zatímco u ASX dostane pouze 1219 litrů, RAV4 disponuje objemem 1750 litrů.

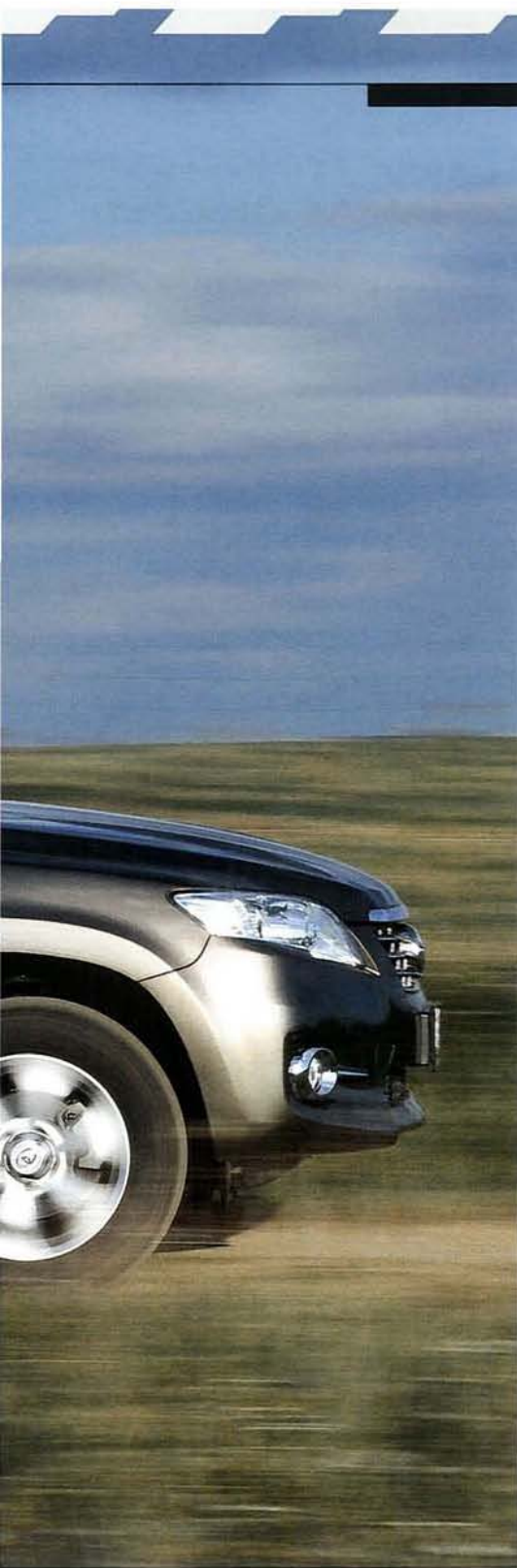
V toyotě potěší nový volant s tlustým věncem a příjemně malým průměrem i přehledně uspořádaní ovládacích prvků. V RAV4 sedíte o něco výše, ale posaz je příjemný a pozice za volantem přirozená. V tomto ohledu si nemůže stěžovat ani řidič ASX. Sedadla dokonce nabídnou lepší oporu a komfort než „ravka“, řadič páka



na rozdíl od toyoty padne dobře do ruky a kvalita použitých materiálů je u Mitsubishi rovněž na nebývale vysoké úrovni. Nechybí dokonce měkčené plasty na palubní desce, což u toyoty



nenajdete. Výbava verze Instyle+ s koženým čalouněním, panoramatickou střechou, navigačním systémem s pevným diskem či elektricky nastavitelnými a vyhřívanými sedadly vpředu



Konstrukce i objem obou dieselů se liší, výsledné parametry jsou však téměř shodné



působí honosně, ale ani skromněji vybavená toyota se nejeví nijak zvlášť chudě.

I když mitsubishi pohání čtyřválec o zdvihovém objemu 1,8 litru, zatímco toyota 2,2 litru, stejně jsou jak výkony, tak točivé momenty obou motorů. Nová pohonná jednotka tří diamantů je prvním turbodieselem na světě, jenž disponuje variabilním časováním zdvihu ventilů MIVEC, zároveň je pohonné ústrojí vybaveno systémem ClearTec, jehož součástí je systém start/stop, rekuperace kinetické energie při brzdění a pneumatiky s nízkým valivým odporem. Třebaže se řadový čtyřválec 2,2 D-4D může pochlubit nízkým kompresním poměrem 15,7:1, u „tří diamantů“ šli ještě dál a výsledkem je

hodnota 14,9:1. Nová „osmnáctistovka“ má také velice kultivovaný běh, vyznačuje se rychlou reakcí na sešlápnutí plynového pedálu bez turboefektu a vystačí si s velmi malým množstvím paliva. Především při plynulé jízdě se hodnota spotřeby podle palubního počítače pohybovala na hranici 5 litrů na 100 km, což se ale ve skutečnosti ukázalo jako 5,8 litru, ale i to je stále vynikající. Motor toyoty nezůstal v žádném případě pozadu. Srovnatelná je akcelerace i nejvyšší rychlost, o něco málo horší je kultivovanost běhu a jen o kapku vyšší spotřeba. Průměrných 6,5 litru, kterých jsme dosáhli na stejném testovacím okruhu, představuje rovněž špičkovou hodnotu. ▶



MODEL	MITSUBISHI ASX 1,8 DI-D	TOYOTA RAV4 2,2 D4-D
Motor	1,8 DI-D	2,2 D-4D 150
Typ	přepňovaný vznětový čtyřválec	přepňovaný vznětový čtyřválec
Zdvihový objem (cm ³)	1798	2231
Největší výkon (kW/k)	110/150	110/150
Největší točivý moment (N.m)	340	340
Největší rychlost (km/h)	198	190
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	10,0	10,2
Spotřeba paliva (l/100 km)		
Město	6,9	7,5
Mimo město	5,0	5,2
Kombinovaná	5,7	6,0
Objem palivové nádrže	60	60
Rozměr pneumatik	215/60 R17	225/65 R17
Pohotovostní hmotnost (kg)	1600 kg	1670 kg
Objem zavazadlového prostoru (m ³)	0,442*-1,219	0,410-1,750
Základní cena vč. DPH (Kč)	599 900 (In vite)	664 900
Cena testovaného vozu vč. DPH (Kč)	769 900 (Instyle+)	749 900 (Lux)

* možnost rozšíření na 0,488 m³

V toyotě sedíte o něco výše, sedadla mitsubishi pro změnu nabídnou lepší oporu těla, i když nelze říci, že jsou vyložené sportovní

CELKEM



▷ Jízda je s oběma SUV naprosto bezproblémová. ASX působí komfortnějším dojmem, RAV4 je naproti tomu sportovněji naladěna, ale má zase vyšší těžiště. U obou potěší s ohledem na „rodinné“ zaměření reakce na povel volantu a také zpětná vazba od kol. Pokud s těmito automobily musíte mimo rovnou silnici, je třeba mít se na pozoru pro malou světlou výšku; 180 mm u toyoty není nic moc, ale 170 mm u mitsubishi je pro jízdu v terénu na hraně. Problém hrozí při jízdě po nerovnostech hlavně kvůli dlou-

hému přednímu převisu. Z hlediska trakce je ale situace vyrovnaná. Třetí generace RAV4 již nemá mezinápravový diferenciál a využívá lamelové spojky, která přiřazuje pohon zadních kol pouze v případě potřeby. Pokud se dostanete do problémů, které by se v off-roadu řešily uzavřením mezinápravového diferenciálu, zmáčknete u toyoty tlačítko LOCK na středovém tunelu, čímž se zvýší svornost spojky tak, aby se co největší podíl točivého momentu (do 50 %) dostal na zadní kola. To samé platí u lamelové

spojky použité v modelu ASX, která se v ničem neliší od té v outlanderu. Z hlediska provozních vlastností je třeba dodat, že ASX má handicap ohledně tahání brzděného přívěsu (1400 kg), zatímco RAV4 představuje v tomto ohledu slušný standard své třídy (2000 kg).

V konečném hodnocení připadá více pomyslných bodů novému Mitsubishi ASX. I když testované provedení je dražší než toyota, v případě podobně vybavených modelů ušetříte u dealera tři diamanty přibližně padesát tisíc korun, přitom z hlediska užitných vlastností nabízejí oba automobily přibližně stejně. RAV4 je sice o něco větší, ale v interiéru to není tak výrazně znát. Záležet bude i na tom, jak se bude případnému zájemci zamlouvat celkový charakter obou rivalů, protože mitsubishi tak či onak připomíná spíše hatchback nižší střední třídy, zatímco toyota je stále ještě představitelkou „staré školy“ klasických SUV z poloviny končícího desetiletí. ◀