

Na koho to slovo



Benzin 1.6 MIVEC
 Výrazně levnější, ale k máni pouze ve spojení s předním pohonem



Otáčkoměru benziňáku (nahore) ani dieselu příliš nevěřte, oba snadno nakouknou do červeného pole



Přístrojová deska vyniká přehledností a ergonomickým rozmístěním ovladačů. Volant působí sportovně.

Lehká celohliníková benzinová šestnáctistovka (vlevo nahoře) se pod kapotou téměř ztrácí. Naopak turbodiesel 1.8 DI-D vyplňuje skoro celý prostor.

PRODEJE VOZŮ ZA LEDEN-ZÁŘÍ 2011		
Typ	Kusů	Pořadí v rámci třídy
Mitsubishi ASX 1.6 MIVEC	202	6. místo,
Mitsubishi ASX 1.8 DI-D	376	celkem 578 kusů



Zdroj SDA, dovozce

padne?



Diesel 1.8 DI-D

Dražší a pro změnu k dostání jen s pohonem všech čtyř kol

CENY JEDNOTLIVÝCH VERZÍ		
	1.6 MIVEC 2WD	1.8 DI-D 4WD
Inform	429 900 Kč	-
Invite	469 900 Kč	599 900 Kč
Intense	519 900 Kč	659 900 Kč
Instyle +	-	769 900 Kč

Akční ceny

S třídou SUV máme automaticky spojený diesel. Jenže když oželíte pohon všech kol, už to nemusí být tak jasné. Zejména když se jedná o povedený benzinový motor za skvělou cenu.

Mitsubishi ASX sdílí platformu s větším outlanderem, proto mezi Fordy Kuga, Volkswageny Tiguan a Toyoty RAV4 přináší nezvykle robustní podvozek, ale také netradiční proporce. Žádný konkurent nemá tak krátký zadní převis. Praktické dopady jsou vesměs pozitivní – zlepšil se prostor i přístup dozadu, ubrané šířkové centimetry zavazadelníku eliminuje jeho vertikální řešení (s možností zvětšení objemu ze 442 na 488 litrů za 3890 Kč) a v neposlední řadě získal i vzhled. První pohled na karoserii je neobvyklý, po chvíli nalezené zalíbení je však stále silnější.

Uvnitř čeká směs splněných očekávání a překvapení. Na strohost jsme si už zvykli v outlanderu, zde se však otupila několika přidanými obloučky. Ostatně řada celků byla převzata: například přístrojový štít, autorádio a většina ovladačů. Velkou novinkou s takřka panasijským významem je dvousměrně seřiditelný volant. Když do překvapivě rozlehleho interiéru nastoupí čtyři dospělí, po chvíli zjistí, že díky neměnné dispozici podlahové plošiny a shodnému rozvoru sedí ve všech směrech stejně daleko od sebe jako v outlanderu, ale v užší karoserii. Proto jsou si řidič se spolujezdcem vzdáleni, zato má každý bližší ke dveřím. To je však jediný závažnější prohřešek – vzadu je naopak posaz díky absenci trčících podběhů nadprůměrně komfortní, místo nechýbí žádným směrem, sedák je dostatečně vysoko nad podlahou a každému dílu zadního opěradla lze nastavit sklon zvlášť.

Podvozek pocházející z většího modelu se nerozevraje ani v ilegálních rychlostech, boční vítr se ho netýká. V jakékoliv situaci je suverénní, neodmítá ostré zatáčky ani plnou zátěž, k tomu skvěle filtruje nerovnosti. S lehoučkou benzínovou šestnáctistovkou mu to samozřejmě jde citelně lépe, ale ani celohliníkový diesel se stydět nemusí. Řidiči zvyklí od konkurence na tak tak přijatelný komfort benzínové verze a tvrdé padání s litinovým dieselem „po předku“ do každého výmolu, budou v pozitivním šoku. Naftový motor zde nabízí skvělé vyvážení a komfort, lehce omezený jenom většími koly s tvrdšími tlumiči. A benzínové ASX snadno pře-

Čtyřkolku uvnitř poznáte jenom podle jejího voliče



na středovém tunelu. Poloha Lock nerozděluje napevno točivý moment, ale mění „mapu“ jeho přerzdělování.



tančí téměř přes každou nepravost a nervózní poskakování je mu cizí. Evropská konkurence by se mohla učit, v Asii umí stavět podobně komfortní malá SUV jen Subaru.

Nic ovšem není dokonalé, a tak se zhýčkaný Evropan bude muset u Mitsubishi smířit se slabším odhlučněním kvůli snaze o minimální hmotnost. V případě benzínové verze je to patrnější. Cestu provází nejen sytý baryton motoru, který sám o sobě nepříjemný není, ale také hučení a bouchání kol, jež naopak vadí. Diesel je odhlučňený lépe: o samotném agregátu prakticky nevíte, o to více však vyniknou parazitní tóny odvalování pneumatik. Za evropskými standardy pokulhávají rovněž některé detaily ovládání. Pětistupňová převodovka benzínové verze řadí gumově a jednoduché synchronizaci nevoní rychlé změny, šestistupňová u dieselu je naopak přesná a tolerantní. S jednozónovou klimatizací se zde (vzhledem k ceně) smířte snáz než v outlanderu, s ovládacími prvky ▶

Nižší výbava Invite (bílý vůz) se liší mimo jiné umístěním bočních ukazatelů směru a provedením zadního nárazníku s parkovacími čidly



Pětistupňová převodovka řadí gumově a slabá synchronizace si nerozumí s rychlými změnami převodů, šestistupňová (vpravo) je zcela v pořádku

NÁKLADY		
	1.6 MIVEC Invite	1.8 DI-D Invite
Pořizovací cena	469 900 Kč	599 900 Kč
Povinné ručení (na 4 roky)	6 628 Kč	8 104 Kč
Havarijní pojištění (na 4 roky)	26 508 Kč	33 844 Kč
Náklady na palivo a servis*	121 170 Kč	110 951 Kč
Zůstatková hodnota (odhad AT)	250 000 Kč	300 000 Kč
Celkové náklady**	374 206 Kč	452 799 Kč
Náklady na 1 km *	9,36 Kč	11,32 Kč
Vyplátí se při ročním průběhu		177 202 km

Povinné ručení a havarijní pojištění Kooperativa, *Při ročním průběhu 10 000 km (tj. za 4 roky 40 000 km), cena naturalu 34,83 Kč/l, nafty 34,60 Kč/l (CCS), započítány ceny pravidelných servisních prohlídek, **Celkové náklady = nová cena + provozní náklady - zůstatková hodnota.

Verze s pohonem přední nápravy (vlevo) má paradoxně větší světlou výšku (195 proti 170 mm)



Foto P. Homolka

nelogicky rozestými po interiéru už nikoliv. Centrální zamykání se úplně nezabavilo asijské logiky – zamčené dveře sice zevnitř otevřete, ostatní se ale neodemknou. Chybí také samočinné zajištění za jízdy. Naopak systém start-stop funguje diskrétně. Sice mu chybí sofistikovanost například mercedesů, které dokážou vypnout motor i vícekrát během jediného stání, ale restarty probíhají opravdu bleskově a neznatelně.

Bezdrátové handsfree patří vyšším výbavám, jeho ovládání ovšem není příliš snadné



Automatické zhasínání motoru AS&G funguje zcela diskrétně - lépe než u většiny konkurentů

Otočení klíčkem otevírá dva různé světy. Hned zkraje je třeba uvést, že oba motory souhrnem vlastností atakují špičky svých kategorií, což obzvláště potěší při pohledu do ceníku. Zatímco přímovstříková šestnáctistovka se ráda točí a zásluhou proměnného časování všech ventilů má dost síly od spodní třetiny otáček, turbodiesel nabízí unikátní celohliníkovou konstrukci s variabilním časováním a zdvihem sacích ventilů, velmi nízkým kompresním poměrem a inovativním turbodmychadlem s lehkým osmilopatkovým rotorem. S oběma lze reálně jezdit velmi úsporně – benzinu stačí bez jakéhokoliv omezování v průměru 7,3 litru na 100 km – to je hodnota blížící se konkurenčním dieselům. Samozřejmě že točivý moment chybí a se zátěží je třeba lépe rozmýšlet bezpečně předjíždění, ale jeho odhadnutelný průběh umožňuje úspěšné předvídání i v mezních situacích. A výsledná dynamika je

díky nízké pohotovostní hmotnosti, malým základním kolům a dobře odstupňované převodovce (při dálniční stotřicítce točí 3400/min) příjemným překvapením. Benzinová šestnáctistovka bleskově reaguje na plyn, hladce se sbírá i ve vyšších rychlostech a v těch nižších je nečekaně čiperná. Mít šestku, pak je dilema zákazníka ještě těžší. Podtrženo a sečteno – pro každodenní provoz 1.6 MIVEC bohatě stačí a nebrání se ani rodinným výletům.

Diesel si však zaslouží ještě lepší vysvědčení: s fantasticky plynulým nástupem síly od nějakých 1250/min umožňuje trvalý život pod dvoutisícovou rychlost, za níž se vydá jenom při dálničním limitu (2600/min). Takže nespěchaví řidiči se mohou kochat tichem, průměrnou spotřebou pod pět litrů a úžasnou pružností. Normální život s občasným spěchem a častým vytěžováním lze bez hlídání palubního počítače pořídit pod šest litrů, což je vzhledem k pohonu všech kol, 17" kolům a principiálně dané nevalné aerodynamice fantastický výsledek. Přesně tolik vyšlo i na konci obvyklého testu – 5,9 litru na 100 kilometrů.

Rozdíl 140 000 korun mezi benzinem a dieselem (ve výbavě Intense) je velmi vysoký, ale srovnáváme hrušky a jablka. V Česku chybí verze 1.8 DI-D 2WD, čili uvedená částka obsahuje příplatek za pohon 4x4, turbodiesel a šestistupňové řazení. Čistě teoreticky vzato se tak naftový motor vyplatí až od ujetí 177 202 kilometrů, což je samozřejmě příliš.

A tak se zájemci o ASX rozdělí podle toho, na co tohle sympatické auto vlastně potřebují. Prim bude hrát druh pohonu, se čtyřkolkou dostanou výjimečně úsporný a vitální diesel. Pokud jim stačí předokolka, pak s robustními tvary, vyšším posazem a slušnou prostorností získají nečekaně dynamickou, přitom ale úspornou šestnáctistovku za podstatně nižší cenu. **L. Čermák**

TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Mitsubishi ASX	Mitsubishi ASX
Motor	R4, benzin	R4, diesel, turbo
Zdvihový objem	1590 cm ³	1798 cm ³
Výkon (kW/min)	86/6000	110/4000
Točivý moment (N.m/min)	154/4000	300/2000-3000
Převodovka	5 MT	6 MT
poháněná kola	přední	všechna
Rozměry (mm)	4295 x 1770 x 1615	4295 x 1770 x 1615
Rozvor (mm)	2670	2670
Pneumatiky	215/65 R 16	215/60 R 17
Palivová nádrž	63 l	60 l
Objem zavazadelníku	0,442/1,219 m ³	0,442/1,219 m ³
Pohotovostní/užit. hmotnost	1270/500 kg*	1525/535 kg*
Hmotnost brzd./nebrzd. přívěsu	1100/670 kg	1400/745 kg
Servisní interval	20 000 km/1 rok	15 000 km/1 rok
Největší rychlost	183 km/h	198 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	11,4 s	10,0 s
Spotřeba (na 100 km)	7,5/4,9/5,9 l*	6,9/5,0/5,7 l*

CENY A VÝBAVY

Specifikace	1.6 MIVEC Invite	1.8 DI-D Intense
Základní cena	469 900 Kč	659 900 Kč
Airbagy	6	6
Samočinná klimatizace	S	S
Automatická převodovka	N	N
Kožené čalounění	N	110 000 Kč**
Systém start-stop	S	S
Litá 17" kola	N	S
Navigační systém	N	110 000 Kč**
Audiosystém	N	110 000 Kč**
Bixenony	N	S
Zatmavená zadní okna	N	S
Tempomat	S	S
Metalíza	14 000 Kč	14 000 Kč
Testovaný vůz	483 900 Kč	673 900 Kč

S - Standardně, N - Nedodává se, *Homologační údaje pro vůz se základní výbavou, **Ve výbavě Instyle+.

HODNOCENÍ



Mitsubishi ASX 1.8 DI-D 4WD

- +** Tichý, silný a úsporný diesel
Přesná šestistupňová převodovka
Odhlucnění agregátů

- Bouchání kol při rychlé jízdě
Proti benzinu výrazně dražší
Kratší servisní intervaly

Mitsubishi ASX 1.6 MIVEC 2WD

- +** Pružný a úsporný benzin
Cestovní komfort a obratnost
Prodejní cena

- Vnitřní hluk
Malá zatížitelnost
Gumové řazení