

Mitsubishi ASX: bude Autem roku?

Mitsubishi ASX skvěle vypadá, skvěle jezdí, **stačí mu pár litrů nafty.** Co víc byste chtěli?

Pseudoterénní auta, co se mimo silnici nepodívají – alias SUV – se stala symbolem rozmazlenosti. Kritici jim vyčítají zbytečně vysokou spotřebu, neobratné jízdní vlastnosti, přílišnou velikost a tedy špatné parkování. Výhody – jako že se v nich sedí výše a větší rozhled znamená i větší bezpečnost, vyšší podvozek dovolí zajet po lesní cestě na chatu, robustnější konstrukce je vhodná na tankodrom českých okresek a řidiči dopřává větší bezpečí při nehodě – podle nich kladu nepřeváží. Mitsubishi ASX vyráží všechny zbraně z rukou, včetně argumentu vysoké ceny. Od 430 tisíc korun dostanete skvělé auto, které pro mě osobně nemá žádnou chybu a nominuji jej na trůn nejlepšího letošního vozu. Prostě mě dostalo – hned bych si ho koupil.

Superdiesel

Zatímco většina automobilek se chlubí ekoverzemi svých modelů, Mitsubishi tiše vyvinulo superúsporný a čistý diesel. Nazvalo jej 1.8 DI-D a ty technicky založené bude zajímat, že má jako první nářadí na světě unikátní systém proměnného nejen časování, ale i zdvihu ventilů a supernízký kompresní poměr 14,9:1. K tomu přidává finty pro snížení



Žraločí tlama V agresivním stylu outlanderu a lanceru pokračuje i „žraloček“ ASX. Dravý výraz autu sluší, mezi nenápadnými konkurenty jednoznačně vyčnívá. Za design píšeme jedničku. 2x foto: Mitsubishi Motors

spotřeby, jimž u Mitsubishi říkají ClearTec (vypínání motoru na křivkách Auto Stop&Go, rekuperace brzdě energie). Těm, co techniku nemusí, stačí říci, že je mimořádně pružný a tichý (na šestku točí při 130 km/h jen 2 600 otáček), výkonný – 110 kW táhne za všech okolností a rychlostí – i mimořádně úsporný. Při celkem svižné jízdě po okreskách jsme jezdili za 5 litrů na 100 km, město a dálnice přihodi-

ly půllitr navrch, zato při snaze o klidnou a úsporné svezení jsme se bez problémů dostali na hodnotu 4,4 litru nafty. Nevídané! K tomu je motor tichoučký, neobtěžuje drncáním ani při studených startech, po zahřátí úplně „zmizí“.

Velikost = ideál

Ani zapálený ekolog nemůže proti velikosti ASX nic namítat. Je totiž o čtyři centimet-

ry kratší než třeba kompaktní Ford Focus, o celých 30 „čísel“ pak než Škoda Octavia. Rozvorem (délkou mezi nápravami) ji však překonává o 9 cm (2,7 metru), což zajišťuje dost místa pro všech pět členů posádky. 420 až 440 litrů objemu kufry podle sklonu zadních sedadel je stejně jako u kratšího konkurenta Škody Yeti, ale více než u stejného velkého Nissanu Qashqai.

Skvělé jízdní vlastnosti s minimem náklonu zajišťují kola, posunutá až do rohů karoserie, stejně jako přiřaditelný pohon všech kol. Nejenže umí při prokluzu předních kol přiřadit i ta zadní, ale dokonce je můžete až do rychlosti 50 km/h zavřít napevno v



Kvalita Fotografie může navodit pocit, že interiér je nudný a temný, naživo je to ovšem výrazně lepší. Všude vládnu kvalitní plasty.

Fakta o Mitsubishi ASX

motor	dieslový 1.8-DI-D MIVEC
max. výkon	110 kW/4 000 ot.
max. toč. m.	300 Nm/2–3 000 ot.
převodovka	6stupňová manuální
komb. spotřeba	5,7/4,7 l/100 km*
max. rychlost	198 km/h
velikost kufry	442 litrů

světla výška	170 mm
rozměry	4 295/1 770/1 625/2 670**
zákl. cena 1.6i 4x2	429 900 Kč
zákl. cena 1.8 DI-D 4x2	489 900 Kč
zákl. cena 1.8 DI-D 4x4	569 900 Kč

* výrobce/naměřená v testu

** délka/šířka/výška/rozvor v mm

oměru 50:50 otočením ovladače u páky ruční brzdy. Perfektně přesná je také šestistupňová převodovka s krátkými drahami řadicí páky. Ještě k terénu: nevelká světla výška 17 cm (yeti má 18) ukazuje, že výrobce dobře ví, že ona polní cesta k chalupě bude maximem terénního využití majitele.

Za dobré peníze

Za základních 430 tisíc korun samozřejmě nepořídíte superdiesel s pohonem všech kol, ale jen předokolkovou 1.6 (ovšem s mohutným výkonem 96 kW) a pětistupňovou převodovkou. Krátké svezení s ní ukázalo, že se není čeho bát, je pružná a ne moc žravá. Zato v základu ne-

chybí sedm airbagů a klimatizace, ESP, asistent rozjezdu do kopce, palubní počítač, elektrická okna a zrcátka, loketní opěrka, dělená sedadla, rádio s CD a MP3, plus vstupem AUX.

To v praxi znamená, že byť největší konkurent Škoda Yeti začíná na ceně 363 tisíc korun s motorem 1.2 TSI (77 kW), ovšem bez klimatizace – s tou se dostane až přes 400 tisíc – pokud jej dovybavíte na úroveň ASX, jste rázem na 450 tisících korunách. Naftovou 1.8 u Mitsubishi pořídíte za 490 tisíc korun (4x2), za čtyřkolku vytáhnete z účtu 570 tisíc, tedy stejně jako u konkurentů, třeba zmíněného Nissanu Qashqai. **Roman Švidrnoch**