

TOYOTA A MITSUBISHI PŘEDSTAVUJÍ DVĚ JAPONSKÉ ZNAČKY, JEJICHŽ HISTORIE JE ÚZCE SPJATÁ S TERÉNEM. KAŽDÝ VÍ, CO JE PAJERO, KAŽDÝ ZNÁ SLAVNÝ LAND CRUISER. DNES JE VŠAK TROCHU JINÁ DOBA, DOBA KOMPAKTNÍCH CROSSOVERŮ, DOBA SNIŽOVÁNÍ SPOTŘEBY A DOWNSIZINGU. POSTAVILI JSME PROTI SOBĚ ZKUŠENÉHO HARCOVNÍKA A NOVÁČKA – TŘETÍ GENERACI TOYOTY RAV4 A NOVÝ MITSUBISHI ASX.



# Velký souboj

► Částečně oba automobily zasahují v některých verzích na okraj jiného segmentu, ale v určitých bodech se jejich schopnosti i zaměření důsledně překrývají, a proto není od věci oba vzájemně porovnat.

I když první fotografie ASX nevypadaly příliš přitažlivě, v realu se novinka jeví v úplně jiném světle. Nelze sice konstatovat, že z ošklivého kačátka vyrostla krásná labuť, přesto má tento automobil své kouzlo i po designové stránce. Ostřejší rysy do-

dávají na dynamice, tradiční přední maska s velkým nasávacím otvorem vzduchu pak poskytuje modelu ASX charakter a kontinuitu s ostatními modely značky počínaje sportovně pojatým Lancerem. Trochu nemastná neslaná se zdá být pouze zadní partie s velkoplošnými horizontálně uspořádanými světly, která je daní za sériové ztvárnění jinak atraktivní studie cX, jež byla předobrazem sériového ASX. Toyota RAV4 naproti tomu představuje tradičního zástupce střední kategorie SUV s vyšší stavbou karoserie, vysokým posazem za volantem a klasickou

karosérií zakončenou vzadu do strany se otevírajícími dveřmi. Ty mohou samozřejmě nést rezervní kolo, ovšem testovaný vůz nabídl pouze sadu na opravu poškozené pneumatiky stejně jako konkurenční mitsubishi. RAV4 prošla na jaře poměrně zásadní proměnou svého vzhledu a dostala honosnou chromovanou přední masku, nové světlometry a nárazník. Jestli se to designérům Toyoty povedlo či nikoliv, můžete posoudit sami.

Podíváme-li se pak na celkové rozměry, „myšák“ má o celých 11 cm delší rozvor než toyota, ale ta je přitom o celých 7 cm



# malých forem

delší, o 7 cm vyšší a o 4,5 širší. Má také širší rozchod kol. Vnější rozměry pochopitelně odráží prostorové poměry uvnitř vozidel. V toyotě je ve výši loktů o něco více místa než v ASX, ale rozdíl je minimální, stejně jako v prostoru pro nohy a nad hlavou. „Ravka“ nabízí také posunovatelnou druhou řadu sedadel s polohovatelným opěradlem. U ASX lze rovněž měnit sklon opěradla, ale sedáky jsou uchyceny napevno. Zavazadlový prostor v pětimístném uspořádání nabídne o něco větší ASX (419 oproti 410 l), u mitsubishi si však můžete připlatit za sadu

pro zvětšení objemu, což byl i případ testovaného vozu. Přitom vám v servisu odstraní rovnou podlahu, přihrádky pod ní a přesunou sadu na opravu poškozené pneumatiky do boků zavazadelníku. Výsledný objem 488 litrů pak možná stojí za úvahu. I když základní objem zavazadlového prostoru je u mitsubishi větší, po sklopení druhé řady sedadel nabídne ASX pouze 1219 litrů, zatímco RAV4 1750 litrů.

Letošní inovace se interiéru toyoty příliš nedotkla, neboť nepůsobí ani zastarale nebo neprak-





>> Na silnici je RAV4 suverénní ale podvozek má poměrně tuhé odpružení

ticky. Potěší nový pěkně tvarovaný volant s optimálně tlustým věncem a příjemně malým průměrem i přehledné uspořádání ovládacích prvků. V toyotě sedíte výše, ale posaz je příjemný a pozice za volantem přirozená. V tomto ohledu si ale nemůžete stěžovat ani na ASX. Snad jen tenký volant nemusí každému vyhovovat, ale jinak například sedadla nabídnou lepší oporu a komfort než „ravka“, řadicí páka na rozdíl od toyoty padne perfektně do ruky a také kvalita použitých materiálů je u mitsubishi na 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 působila opravdu honosně, ale ani skromněji vybavená toyota v tomto případě rozhodně nebyla v roli chudé příbuzné. Seznam výbav je u obou automobilů velmi obsáhlý a záleží jen na tom, co chcete, potřebujete a jaké jsou vaše finanční možnosti.

Je až neuvěřitelné, jak jsou si podobné parametry obou motorů, přitom mitsubishi pohání čtyřválec o zdvihovém objemu 1,8 litru, zatímco toyotu 2,2 litru. Přibližně se přitom shodují nejen hodnoty, ale také výkonové a momentové křivky. Motor tří diamantů totiž jako první turbodiesel na světě disponuje variabilním časováním zdvihu ventilů MIVEC, zároveň je pohonný ústrojí vybaveno systémem ClearTec, jehož součástí je systém start&stop, rekuperace kinetické energie při brzdění a pneumatiky s nízkým valivým odporem. I když motor Toyoty se může pochlubit neobyčejně nízkým kompresním poměrem 15,7:1, motoráři Mitsubishi šli ještě dál a výsledkem je hodnota 14,9:1. Nová „osmnáctistovka“ má překvapivě kultivovaný běh, rychlou reakci na sešlápnutí plynového pedálu bez výraznějšího turboefektu, vyvážený nárůst výkonu ve velmi širokém spektru otáček a také velmi nízkou spotřebu. Především při plynulé jízdě tato hodnota podle palubního počítáče rychle klesla na hranici 5 litrů na 100

km, což se ale v reálu ukázalo jako 5,8 litru. I tak je to s ohledem na velikost automobilu a pohon všech kol vynikající. Starší motor toyoty ale nezůstal nijak zásadně pozadu. Srovnatelná je akcelerace i nejvyšší rychlost, o něco málo horší je kultivovanost běhu a výrazně vyšší není ani spotřeba. Průměrná hodnota 6,5 litru, kterou jsme dosáhli na stejném testovacím okruhu, představuje rovněž špičkovou hodnotu.

Podvozky obou konkurentů zvládají výkony silných turbodieselů na jedničku. ASX



>> U toyoty je ještě vidět pozůstatek vně umístěného rezervního kola, ASX spíše než SUV připomíná zvýšený hatchback



je o něco komfortnější, což není u rodinného SUV na škodu, RAV4 je pocitově sportovněji naladěna, ale má zase vyšší těžišťe. U obou potěší prakticky okamžitá reakce na povel volantu a také zpětná vazba od kol stejně jako přiměřeně účinný brzdový systém. Zatímco ASX se řídí jako trochu přerostlý hatchback nižší střední třídy, v RAV4 máte pocit z opravdového vysokého SUV.

Pokud s oběma automobily musíte vyrazit mimo rovnou silnici, je třeba být na pozoru s ohledem na malou světlou výšku. 180



>> Při jízdě v ASX po nerovné polní cestě cítí řidič každý výmol a díru



>> Nová maska, světa a přední nárazník změnilu zředu toyotu k nepoznání





>> S hlediska polohy za volantem, ergonomie ovládání, zpracování i použitých materiálů obstály oba automobily skoro na výbornou



>> Přední sedadla nabízí celkem standardní oporu a pohodlí, sedáky by u obou mohly být o kousek delší



>> Zavazadelník toyoty je menší, ale dobře přístupný, vznětový motor o zdvihovém objemu 2,2 litru má dostatečný výkon



>> Po vyjmutí podlahy se zavazadelník výrazně zvětšil. Nový turbodiesel 1,8 litru se jako první na světě může chlubit variabilním časováním ventilů



mm v terénu pro toyotu není mnoho, ale 170 mm u mitsubishi je ještě méně. V tomto ohledu si oba nemají co vyčítat, ale problém může při jízdě po nerovnostech vzniknout především kvůli dlouhému přednímu převisu. I když v technických parametrech uvádí výrobce u RAV4 přední nájezdový úhel 28°, v realu na tom při výjezdu z ostrého srázu není o mnoho lépe z hlediska poškození předního spoileru jako ASX, které se „chlubí“ vcelku podprůměrnou hodnotou 18°.

Z hlediska trakce jsou si oba automobily rovněž velmi podobné. Toyota u mode-

### Mitsubishi ASX

**Pružný a úsporný motor**  
**Bohatá výbava**  
**Zpracování a materiály**



### Toyota RAV4

**Jízdní vlastnosti**  
**Tažné schopnosti**  
**Variabilita interiéru**

### Mitsubishi ASX

**Tažné schopnosti**  
**Menší užitečná hmotnost**  
**Rázy od podvozku**



### Toyota RAV4

**Krátké sedáky**  
**Horší komfort odpružení**

lu RAV4 třetí generace opustila mezinápravový diferenciál a využívá elektromagnetické lamelové spojky, která přiřazuje pohon zadních kol v případě potřeby. Pokud se dostanete do nějaké problémové situace, kterou by normálně vyřešilo uzavření mezinápravového diferenciálu, máte možnost volit u toyoty tlačítko LOCK na středovém tunelu, čímž se zvýší svornost spojky tak, aby se co největší porce točivého momentu (do 50 procent) dostala na zadní kola hned. To samé platí u lamelové spojky použité v modelu ASX, která se v ničem neliší od té v Outlanderu. Otočný ovladač pohonu všech kol v ASX má tedy vedle režimů 4WD AUTO a 4WD LOCK navíc režim 2WD, kdy jsou poháněna pouze přední kola. Oproti Outlanderu se zde ovšem nesečkáte při ostřejší akceleraci s tím, že by přední kola nestíhala přenést točivý moment na vozovku. Z hlediska provozních vlastností je třeba ještě dodat, že ASX má poměrně velký handicap ohledně tahání brzděného přívěsu (1400 kg), zatímco RAV4 představuje v tomto ohledu slušný standard své třídy (2000 kg).

Celkové hodnocení vyznívá lépe pro nového „myšáka“, který nabízí o něco více muziky za méně peněz. V případě testované verze je sice ASX dražší, ale jen o málo a z hlediska výbavy je na tom nesrovnatelně lépe. V případě základních verzí pak ušetříte 65 tisíc. I když ASX je celkově menším automobilem, z hlediska užitných vlastností u RAV4 zase tolik navíc nezískáte. Rozdíly ale nejsou velké a zásadní, takže záleží spíše na charakteru obou konkurentů. Co myslíte, zamlouvá se vám více „offroadovější“ toyota, nebo civilně se tvářící ASX?



**Text:** Jiří Kaloč  
**Foto:** autor

## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

### Mitsubishi ASX

### Toyota RAV4

#### MOTOR

Typ	přepínaný vznětový čtyřválec	přepínaný vznětový čtyřválec
Zdvihový objem	1798 cm <sup>3</sup>	2231 cm <sup>3</sup>
Vrtání x zdvih	83,0 x 83,1 mm	86,0 x 96,0 mm
Kompresní poměr	14,9:1	15,7:1
Výkon	110 kW (150 k) při 4000 ot./min.	110 kW (150 k) při 3600 ot./min.
Točivý moment	340 Nm při 2000-3000 ot./min.	340 Nm při 2000-2800 ot./min.

#### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Převodovka	šestistupňová ručně řazená bez terénní redukce	šestistupňová ručně řazená bez terénní redukce
Pohon všech kol prostřednictvím lamelové spojky (p/z - 100:0 až 50:50)		Pohon všech kol prostřednictvím lamelové spojky (p/z - 100:0 až 50:50)

#### KAROSERIE

Rozvor	2670 mm	2560 mm
Délka šířka x výška	4295 x 1770 x 1615 mm	4365 x 1815 x 1685 mm
Rozchod p/z	1525/1525 mm	1560/1560 mm
Průměr zatáčení	10,6 m	11,0 m
Zavazadlový prostor	442* - 1219 l	410 - 1750 l
Palivová nádrž	60 l	60 l

#### HMOTNOSTI

Pohotovostní	1600 kg	1670 kg
Celková	2060 kg	2190 kg
Hmotnost brzděného přívěsu	1400 kg	2000 kg

#### PODVOZEK

Pneumatiky	215/60 R17	225/65 R17
Brzdy	vpředu i vzadu kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením	vpředu i vzadu kotoučové, s vnitřním chlazením
Pneumatiky testovaného vozu	Dunlop SP Sport 270	Yokohama Geolandar G91A
	Vpředu i vzadu nezávislé zavěšení, vzpěry McPherson, vpředu příčná ramena, vzadu příčná a podélná ramena, vinuté pružiny, zkrutný stabilizátor	Vpředu i vzadu nezávislé zavěšení, vzpěry McPherson, vpředu i vzadu dvojitá lichoběžníková ramena, vinuté pružiny, zkrutný stabilizátor

#### JÍZDNÍ VÝKONY

Největší rychlost	198 km/h	190 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h	10,0 s	10,2 s

#### SPOTŘEBA PALIVA

Město	6,9 l/100 km	7,5 l/100 km
Mimo město	5,0 l/100 km	5,2 l/100 km
Kombinovaná	5,7 l/100 km	6,0 l/100 km
Emise CO <sub>2</sub>	150 g/km	159 g/km
Průměr v testu	5,8 l/100 km	6,5 l/100 km

#### OFFROAD PARAMETRY

Nájezdový úhel p/z	19°/30°	28°/24°
Přechodový úhel	18°	20°
Světlá výška	170 mm	180 mm
Brodivost	400 mm do 10 km/h	500 mm do 10 km/h

#### ZÁRUKA

Technika	100 000 km/3 roky bez omezení	100 000 km/3 roky bez omezení
----------	-------------------------------	-------------------------------

#### SERVIS

Prohlídky	variabilně	20 000 km nebo 1 rok
-----------	------------	----------------------

#### CENA

Základní	599 900 Kč (In vite)	664 900 Kč
Cena testovaného auta	769 900 Kč (Instyle+)	749 900 Kč (Lux)

\*) možnost rozšíření na 488 l