



Nafták roku

Mitsubishi vzalo podvozek z Outlanderu a narodilo se ASX. Docela dobré auto. A s naftovým pokladem 1.8 DI-D!

Připomíná většího Outlanderu a chtěl by se zakousnout hlavně do Yetiho a Qashqaie. U Mitsubishi ho řadí mezi crossovery, my mu říkáme malé SUV. Jmenuje se jednoduše – ASX.

Který to je?

Nechceme Mitsubishi kecat do politiky jednotného designu přidě, ale dá

hodně práce, než poznáte, jaké mitsubishi to proti vám vlastně jede. Že by Outlander? Ne, to bude Lancer. Aha, tak je to ASX!

Crossover se většinou docela líbil, i když ten zploštělý zadek... ASX trochu vypadá, jakoby zezadu dostal ránu.

Přístrojovka? Přesně podle našeho vkusu! Jednoduchá, přehledná jak tele-

vizní program, perfektně zpracovaná a pozor – z měkčených plastů! Ty se u Mitsubishi moc nevidí, nenajdeme je ani v Outlanderu. Dobře jste ji navrhli a vyrobili, chlapi z Mitsubishi.

Jednička

V naší interní redakční anketě o Motor roku máme po testu osmnácti-

stovky DI-D Cleartec jednoho velkého favorita.

Jestli jsme byli u nové šestnáctistovky TDI koncernu Volkswagen na vážkách, co si o ní vlastně myslet, u vznětového čtyřválce jsme to věděli po prvním dni za volantem ASX. Dlouho, hodně dlouho se nikdo nevytasil s takovým naftákem.



1 Přístrojovka s jednoduchým designem je přehledná – tak nám to sedí. **2** Přístroje se četly snadno. **3** Tlačítkem napravo se vypíná standardně dodávaný start-stop systém. **4** Ve výplních našťestí zbylo dost místa pro pořádnou kapsu. Škvíra na pití by ale mohla být větší.



Co to stojí?

Popravdě, málo to není. Základní dvoukolka se zážehovou šestnáctistovkou přijde minimálně na 429 900 Kč. A to je hlavně v porovnání s nejlevnějším Yetim 1.2 TSI/77 kW dost ranec.

Jenže – co má v základu první výbava ASX nazvaná Inform, to u Yetiho dostanete až od třetí výbavy Ambition. A ta se s motorem 1.2 TSI prodává za 463 800 korun...

Z trojice malých crossoverů se tak nejvíce směje Nissan Qashqai 1.6/86 kW Visia, který nabídne plus minus to samé jako Mitsubishi ASX 1.6 MIVEC/86 kW Inform, a přitom je díky akci o 22 400 Kč levnější. I na zbrusu nové ASX ale běží hned akce – na crossover od Mitsubishi dostanete do konce srpna metalizu zdarma. V září už budete muset připlácet 14 000 Kč.

Stupně výbavy

	Inform	Invite	Intense	Instyle	Instyle+
Čelní airbagy	✓	✓	✓	✓	✓
Boční airbagy	✓	✓	✓	✓	✓
Hlavové airbagy	✓	✓	✓	✓	✓
Kolenní airbag	✓	✓	✓	✓	✓
Stabilizace	✓	✓	✓	✓	✓
Manuální klimatizace	✓	✗	✗	✗	✗
Automatická klimatizace	✗	✓	✓	✓	✓
Bezklíčkové ovládání	✗	✗	✗	✓	✓
Rádio s CD a MP3	✓	✓	✓	✗	✗
Audiosystém Rockford Fosgate	✗	✗	✗	✓	✓
Navigace	✗	✗	✗	✗	✓
Parkovací kamera vzadu	✗	✗	✗	✗	✓
Xenony	✗	✗	✓	✓	✓
Metaliza	14 000 Kč	14 000 Kč	14 000 Kč	14 000 Kč	14 000 Kč
Prodloužená záruka na 5 let	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč

✗ není součástí výbavy, ✓ standardní výbava.

Ceník Mitsubishi ASX

Inform	
1.6 MIVEC/86kW 2WD	42 990 Kč
1.8 DI-D/85 kW 2WD	48 990 Kč
Invite	
1.6 MIVEC/86kW 2WD	46 990 Kč
1.8 DI-D/85 kW 2WD	52 990 Kč
1.8 DI-D/85 kW 4WD	56 990 Kč
1.8 DI-D/110 kW 4WD	59 990 Kč
Intense	
1.6 MIVEC/86kW 2WD	51 990 Kč
1.8 DI-D/85 kW 4WD	62 990 Kč
1.8 DI-D/110 kW 4WD	65 990 Kč
Instyle	
1.8 DI-D/110 kW 4WD	71 990 Kč
Instyle+	
1.8 DI-D/110 kW 4WD	76 990 Kč



V loketní opěře jsme našli nejdřív odkládací prostor na mobil a pak ještě konektory pro připojení MP3 a zásuvku



Bod jedna. Osmnáctistovka DI-D Cleartec jede jako blázen. Naše verze se 110 kW sice měla do 1700 otáček hlušší místo, pak ale zabrala jako staré dobré TDI. Nebyl to ale nepřijemný turbokopanec, jenom osvěžující dynamický šťouchanec.

A ta spotřeba! Po letech jsme nemuseli brát kombinovaný údaj od výrobce jako imaginární číslo, u něhož těžko říct, kde se vlastně vzalo. Spíš nás napadlo, že to Mitsubishi s těmi 5,7 litry přehnal. Jedeme po Praze, cukáme v koloně, pak můžeme na chvíli víc šlápnout na plyn... Zkrátka městský cyklus jako vyšitý. A vážení, za 5,2 litru!

Se vznětovou novinkou 1.8 DI-D opravdu není problém jezdit kolem šesti litrů. Na dálnici jsme se sice dostali nad sedm, pak ale hned průměr zase poslušně padal a padal...

Houpybum

U podvozku šlo Mitsubishi evidentně hlavně o co nejpohodlnější nastavení. Naprosto logická věc, nepostupovali



Ovladačem přepnete z dvou na přířaditelnou čtyřkolku, nebo kroužák zamknete

ASX a konkurence

	ASX	Mitsubishi Outlander	Nissan Qashqai	Škoda Yeti
Délka (mm)	4295	4665	4330	4223
Šířka (mm)	1770	1800	1780	1793
Výška (mm)	1625	1720	1615	1691
Rozvor (mm)	2670	2670	2630	2578
Základní objem kufru (l)	419–442	774–882	410	416



1 V základu se do kufru vejde podle polohy zadních opěradel 419 až 442 l. 2 Šikovní průlez se bude hodit. 3 Pod podlahou rezervu nenajdete, jenom lepicí sadu

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Vznětový přeplňovaný čtyřválec. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Pohon všech kol. Sestistupňová přímo řazená převodovka. Zdvihový objem **1798 cm³**. Výkon **110 kW** při 4000 ot./min, točivý moment **300 N.m** při 2000–3000 ot./min. Nejvyšší rychlost **198 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h 10,0 s. Spotřeba město/mimo město 6,9/5,0 l/100 km. Emise CO₂ 150 g/km.

Kombinovaná spotřeba **5,7 l/100 km**

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2670 mm**. Délka x šířka x výška **4295 x 1770 x 1625 mm**. Pohotovostní/uzitečná hmotnost 1525/535 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pneu a kola 215/60 R17, litá.

Objem kufru **419–442/1219 l**

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka a na lak 3 roky, 12 let na neprozrezivění karoserie. Cena testovaného provedení **733 900 Kč** (metaliza 14 000 Kč).

Základní cena **719 900 Kč**

KONKURENTI

Kia Sportage 2.0 CRDi/100 kW Exclusive 4x4 **714 980 Kč**

Nissan Qashqai 2.0 dCi DPF/110 kW ECOnetic **595 000 Kč***

Škoda Yeti 2.0 TDI CR DPF/103 kW Experience 4x4 **654 800 Kč**

* akční cena

HODNOCENÍ

- + vynikající motor
- + hodnotný interiér
- + přesné řazení

- rázy od kol

Výsledná známka **1,75**

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

bychom jinak. Když si za volantem představíme typickou zákaznici ASX, co bude chtít na první místě? Samozřejmě komfort!

Mitsubishi se to však povedlo tak naplň. ASX se sice na jednu stranu umí pořádně rozhoupat, na krátkých ostřejších nerovnostech ale dá podvozek ránu, jako by ASX bylo jedno velké prkno. Ne, ne, v komfortu je hlavně Yeti s celkově vyváženějším podvozkem daleko lepší.

A kdyby se u Mitsubishi třeba za pár let při faceliftu ASX rozhodli pro důkladnější odhlučnění podvozku, zvedáme obě ruce pro! Už v prvních jízdách dojmeme z letošního čísla 28 jsme psali, že kola slyšíme nějak víc...

No, vedle Yetiho a Qashqai se se měl podvozek ASX víc snažit. Ani v zatáčkách to nebylo na sto procent. ASX drží na rovné silnici slušně, to zase ano, když se ale rozhoupe, jistota je fuč.

Ale to bychom skousli, on ani Yeti není na okrese žádný zázrak. Rány od kol a hlučnější podvozek jsou ale zklamání.

Chválíme chytře vyřešený pohon všech čtyř kol. Mezi SUV ještě nikdo nevymyslel nic lepšího než knoflík na přístrojovce, kterým z dvoukolky 2WD otočíte na podle potřeby přiřaditelnou čtyřkolku 4WD, anebo si točivý moment zamknete mezi nápravy (poloha Lock). Takhle to má přesně být – v malém SUV budeme 95 % času jezdit na 2WD, pak nám trošku nasněží, tak tam pro jistotu dáme 4WD. A kdybychom se někdy měli někde zaseknout, ještě můžeme zkusit režim Lock.

Máme rádi DI-D!

Hned jak jsme psali na začátku – Mitsubishi ASX je docela dobré auto. S fantastickým motorem.

Jinak upřímně, na crossoveru od Mitsubishi není nic, kvůli čemu bychom nemohli spát. Design? Hezký, Qashqai s Yetim jsou ale výraznější, a to se v této kategorii hodně cení. Podvozek? Trochu s rozpaky – hlavně kvůli rázům.

Nová vznětová osmnáctistovka je ale tak dobrá, že bychom si Mitsubishi ASX koupili jenom kvůli ní.

A i kvůli příjemnému interiéru s dokonale přehlednou přístrojovkou. Docela dobré auto. ●●●



Přední sedačky jsou spíš měkčí, hodily by se o něco delší sedáky



Do loketní opěrky jsme si mohli odložit kelímek s kafem



TECHNIKA TURBODIESELU 1.8 DI-D CLEARTEC

To tu ještě nebylo!

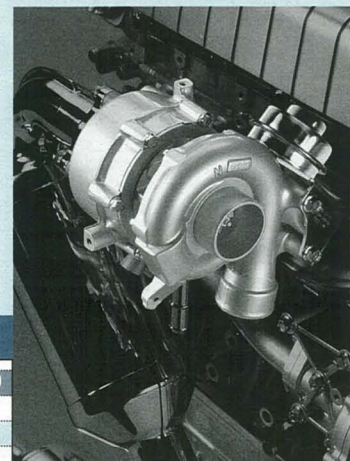
O čem mluvíme? Přece o proměnném časování ventilů! Mitsubishi si tuhle techniku vyzkoušelo nejdřív na nákladáčích, s motorem 1.8 DI D se

ale dostává i do osobáků. A pozor! Tady patří Mitsubishi první místo – u vznětového motoru pro osobní auto se proměnné časování ventilů objevuje vůbec poprvé!

A k čemu je to všechno vlastně dobré? Díky proměnnému časování dokázalo Mitsubishi skloubit nízkou spotřebu při menším zatížení motoru s nadprůměrným výkonem ve vyšších otáčkách. Polopatě – nafták s takovým výkonem by žral, i kdybyste ho jenom lechtali.

Na novém motoru zaujme třeba ještě extrémně nízká hodnota kompresního poměru 14,9:1, celohliníková konstrukce nebo vlastní turbodmychadlo z produk-

ce Mitsubishi Heavy Industries. Perfektní práce, Mitsubishi! A osmnáctistovkou to pro novou vznětovou čtyřválec nekončí. V Outlanderu se co nevidět objeví jeho větší verze s objemem 2,2 litru.



Turbodmychadlo pro 1.8 DI-D pochází z vlastních zdrojů Mitsubishi

Porovnání motorů

	1.8 DI-D/85 kW 2WD	1.8 DI-D/85 kW 4WD	1.8 DI-D/110 kW 4WD
Největší výkon (kW při ot./min)	85/3750	85/3750	110/4000
Točivý moment (N.m při ot./min)	300/2000–2500	300/2000–2500	300/2000–3000
Nejvyšší rychlost (km/h)	188	185	198
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	10,2	10,6	10,0
Spotřeba (l/100 km)	6,7/4,8/5,5	6,9/5,0/5,7	6,9/5,0/5,7