

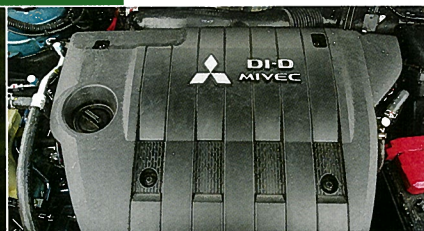
Mitsubishi ASX 1.8 DI-D Intense

V zatáčkách se ASX trochu naklání, stopu ale drží solidně.

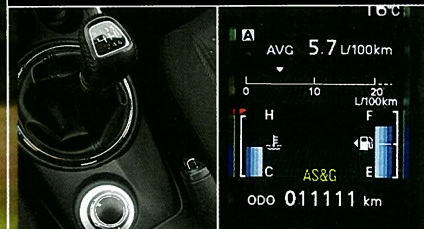


NAFTOVÝ ZÁZRAK

Nebývá často zvykem, abychom s autem dosáhli na výrobcem udávanou spotřebu. Rozhodně bychom to nečekali od SUV. Jenže Mitsubishi ASX má famózní motor 1.8 DI-D.



Motoru 1.8 DI-D nelze nic vytknout. Tichý, silný, kultivovaný, úsporný a s rozvodovým řetězem.



Řazení je přesné. Systém 4x4 s možností volby tří režimů pochází stejně jako 70 % dílů od outlanderu. Stop-start AS&G se na nízké spotřebě příliš nepodílel.



K ergonomii ani ovládání nemáme připomínky, stejně jako k materiálům.

Čtyřválec s označením 4N13 je pro Mitsubishi první turbodiesel vlastní konstrukce a podobně jako v případě boxeru 2.0D od Subaru si dali konstruktéři hodně záležet. Dnes poměrně neobvyklý zdvihový objem 1,8 l je dán čtvercovou konfigurací vrtání a zdvihu (83,0 × 83,1 mm), což zajišťuje nízkou střední pístovou rychlost a malé setrvačné síly. Podobně jako BMW, Toyota nebo PSA vsadilo Mitsubishi na technologicky náročnější a dražší hliníkový blok, který je ale lehčí než litinový (-10 kg) a v zimě se rychleji prohřeje.

Hlavní technickou finesou 1.8 DI-D MIVEC je proměnný zdvih sacích ventilů. Ten se používá u zážehových motorů, kde přebírá funkci škrticí klapky pro regulaci výkonu, u dieselů se objevil vůbec poprvé. Při nízkém zatížení mají oba sací ventily odlišné zdvihy 6 a 9 milimetrů (každý má svou vačku), což vyvolává žádoucí rozvíření nasávaného vzduchu (swirl efekt). Dochází tak ke kvalitnějšímu promíchání s naftou rozprášenou do válců vstřikovači Denso pod tlakem až 200 MPa. Výsledkem je efektivnější hoření a nižší spotřeba a emise škodlivin hlavně v oblasti nízkého zatížení. Od 2300/min pak ovládání obou ventilů přebí-

rá třetí, ostrá vačka otvírající ventily naplno (zdvih 9,5 mm). Díky MIVECu si mohli konstruktéři dovolit extrémně nízký kompresní poměr 14,9:1, například 2.0 TDI pracuje s 16,5:1. Důsledně se také snižovaly třecí odpory, třeba přesazením osy válce vůči ose klikové hřídele o 15 mm (běžně kolem 5 mm). Tím se píst, resp. pístní kroužky vyrobené z nových materiálů méně otírají o stěny válců (až o pětinu menší tření).

A co má z tohoto výkvětu techniky majitel? Výkon 110 kW, příznivý průběh točivého momentu vrcholící 300 Nm, mimořádně tichý a vyrovnaný běh, hlavně ale nízkou spotřebu. Jet po dálnici stotřicítkou za 5,2 l/100 km neumějí ani o dvě třídy menší ekospořilci. Mimo město si motor vystačí s pěti litry, ve městě jezdí za šest a průměr se zastavil na 5,7 l/100 km, což se shoduje s údajem výrobce.

Motor 1.8 DI-D zdvihl akcie průměrného ASX se slušným poměrem cena/užitná hodnota hodně vysoko. Základní cena činí 599 900 Kč, což je na úrovni Škody Yeti či Volkswagenu Tiguan s 2.0 TDI.

Text: Michal Štengl
Foto: Václav Novák

ECO drive HODNOCENÍ



+ Enormně nízká spotřeba, kultivovaný a odhlučňný motor, plynulý záťah odspodu, přesné řazení, snadná ovladatelnost, rozumná cena.

- V základní konfiguraci menší zavazadlový prostor, občasné rázy od kol, plochá sedadla vzhůru, užitečné zatížení, náklony karoserie v zatáčkách.

Karoserie

Délka × šířka × výška 4295 × 1770 × 1615 mm, rozvor 2670 mm, provozní/celková hmotnost 1600/2060 kg. Zavazadlový prostor 0,419 (0,488*)/1,219 m³, objem palivové nádrže 60 l.

Podvozek

Vpředu nápravy typu McPherson, vzadu víceprvková náprava, vpředu i vzadu kotoučové brzdy, vpředu s vnitřním chlazením. Standardní pneumatiky 215/60 R 17. Volitelný pohon všech kol, manuální šestistupňová převodovka.

Motor

Přepínávaný vznětový čtyřválec, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 1798 cm³, nejvyšší výkon 110 kW (150 k) při 4000/min, točivý moment 300 Nm při 2000-3000/min.

Jízdní výkony

0-100 km/h	10,0 s
Nejvyšší rychlost	198 km/h
Spotřeba paliva	6,9/5,0/5,7 l/100 km

Cena

ASX 1.8 DI-D Intense	659 900 Kč
Testovaný vůz	677 790 Kč

* se sadou na zvětšení zavazadlového prostoru