

SVIEŽO
DYNAMICKÝ
A OBRATNÝ

Opel Mokka
VÝKON: 136 koní
CENA: 19 790 eur

Mitsubishi ASX
VÝKON: 114 koní
CENA: 21 050 eur

KOMFORTNE
PRIESTRANNÝ
A ÚSPORNÝ



Opel Mokka je vyšší, Mitsubishi ASX zase dlhšie. Hmotnosť majú takmer rovnakú.

Opel Mokka 1,6 CDTi vs. Mitsubishi ASX 1,6 DI-D

DUEL MALÝCH DIESELOV

Obaja duelanti prednedávnom vymenili svoje väčšie naftové motory za menšie. Teraz majú pod kapotou podobné 1,6-litrové agregáty.

NA PRVÝ POHLAD VYZERÁ ASX OPROTI MOKKE VÄČŠIE, ale to skôr klame svojou robustnejšou stavbou, lebo v skutočnosti je dlhšie len o zanedbateľných 17 milimetrov. Mokka je zase vyššia o 33 milimetrov.

Opel je hravejší a oblejší. ASX sa zase tvári ako vyspelý, takmer terénne auto. Obe majú spoločného viac, ako by sa mohlo zdať, hlavne po nasadení moderných malých naftových 1,6-litrových motorov.

Novinka s označením 1,6 CDTi sa dostala do kompaktného SUV Mokka. Motor je pre toto vozidlo skutočne ideálny. Pracuje kultivovane, neprekáža mu ani príležitostné podtočenie. Jeho ťah je vynikajúci a spotreba tesne pod



Pohodlie veľkého priestoru alebo radšej dynamika malého motora?

hranicou šiestich litrov (údaj výrobcu: 4,1 l/100 km). Nový naftový štvorvalec ponúka najvyšší výkon 100 kW alebo 136 koní (čo je rekordných 85 koní na liter objemu) a krútiaci moment až 320 Nm. Je vybavený štvorventilovou technikou, variabilnou geometriou turbodúchadla a pracuje s kompresným pomerom 16 : 1.

Pri vývoji motora sa inžinieri zamerali najmä na potlačenie hluku a vibrácií, čo sa im skutočne podarilo. Keď si porovnáme starý naftový motor s objemom 1,7 litra, tak nový diesel ponúka o 6 koní vyšší výkon, o 20 Nm vyšší krútiaci moment, o pol litra nižšiu spotrebu. Okrem toho je motor 1,6 CDTi šetrný k životnému prostrediu aj pre nízku emisiu škodlivín. ➤



Prístroje sú prehľadné, displej navigácie správne vysoko, ale „milión“ tlačidiel na stredovom tuneli pôsobí rušivo.



Monochromatický displej palubného počítača pôsobí archaicky.



Zábavno-informačný systém sa ovláda cez tlačidlá, na dotykové ovládanie je d'aleko.



Prehľadné usporiadanie palubnej dosky a kopa tvrdých plastov.



Palubný počítač s farebným zobrazením viacerých údajov. Čistý dizajn prístrojov.



Dotykový displej slúži len pre audiosystém.

Opel Mokka 1,6 CDTi

motor: naftový preplňaný štvorvalec
· objem: 1 598 cm³
· výkon: 100 kW (136 k) pri 3 500 - 4 000 ot./min.
· krútiaci moment: 320 Nm pri 2 000 - 2 250 ot./min.
· prevodovka: 6-stupňová manuálna
· max. rýchlosť: 190 km/h
· zrýchlenie z 0 na 100 km/h: 9,9 s
· spotreba mesto/mimo mesta/kombinovaná: 4,7/3,8/4,1 l/100 km
· emisie CO₂: 109 g/km
· objem nádrže: 52 l
· rozmery (d/š/v): 4 278/1 777/1 658 mm
· rázvor: 2 555 mm
· batožinový priestor: 356/785 l
· pohotovostná hmotnosť: 1 449 kg
· cena: od 19 790 eur

Mitsubishi ASX 1,6 DI-D 4WD

motor: naftový preplňaný štvorvalec
· objem: 1 560 cm³
· výkon: 84 kW (114 k) pri 3 600 ot./min.
· krútiaci moment: 270 Nm pri 1 750 ot./min.
· prevodovka: 6-stupňová manuálna
· max. rýchlosť: 180 km/h
· zrýchlenie z 0 na 100 km/h: 11,5 s
· spotreba mesto/mimo mesta/kombinovaná: 5,6/4,7/5,0 l/100 km
· emisie CO₂: 132 g/km
· objem nádrže: 60 l
· rozmery (d/š/v): 4 295/1 770/1 625 mm
· rázvor: 2 670 mm
· batožinový priestor: 488/1 219 l
· pohotovostná hmotnosť: 1 495 kg
· cena: od 21 050 eur

REKORDNÝCH 85 KONÍ NA LITER OBJEMU

Nový agregát: štvorvalcový diesel 1,6 CDTI ponúka 136 koní a 320 Nm.



Praktický držiak na dva bicykle sa vysúva priamo zo zadného nárazníka.



Nízka spotreba v kombinácii s dobrou dynamikou



Vpredu sú sedadlá dobre tvarované, majú vytváhovaciu podložku pod stehná, čo ocenia vyšší vodiči.



Vzadu je to tesnejšie. Už osoby s výškou 185 cm si musia kolena natlačiť do predných operadiel a ani nad hlavou nemajú priestoru na rozdávanie.

➤ Veľmi podobným smerom sa vydalo aj Mitsubishi, ktoré ešte donedávna ponúkalo pod kapotou ASX svoj vlastný diesel 1,8 DI-D s výkonom 110 kW čiže 150 koní, ale dnes ho nahradza menší naftový agregát od Peugeota (tam ho poznáme pod názvom HDi). Japonci ho označujú ako 1,6 DI-D. Má výkon 84 kW alebo 114 koní. V porovnaní s Mokkou tak došlo o výraznejšie zníženie výkonu. Z pohľadu Mitsubishi išlo o logický krok, ktorý odstránil odchýlku, keď výrobca ponúkal dva rozdielne naftové motory (1,8 DI-D a 2,2 DI-D) s rovnakým výkonom. Koniec motora 1,8 DI-D ukončil aj kariéru nie veľmi obľúbenej prevodovky CVT, a to aj pre benzínovú verziu 1,6 MIVEC. Obe porovnané autá mali šesťstupňovú manuálnu prevodovku.

Konštrukčne sa francúzsky diesel len trochu podobá na ten nemecký, má rovnaký kompresný pomer, ale len dva ventily na valec, čo je vážnym hendikepom pri porovnaní výkonových parametrov. Mokka má o 50 Nm vyšší krútiaci moment, čo jej pridáva na ťahu aj pri vyššom zaťažení. Má aj lepšiu dynamiku v širokom rozsahu otáčok. Na stovku sa dostane za 9,9 sekundy, ASX to trvá až 11,5 sekundy.

„Japonec“ v našom teste dosahoval úplne rovnakú spotrebu ako Opel, čiže 5,9 l/100 km, pritom papierovo by mal byť na tom horšie. Žeby boli Japonci len pravdovravnější? Svoj maximálny krútiaci moment dosahuje pri nižších otáčkach, takže možno radiť vyšší prevodový stupeň o niečo skôr. Subjektívne cítiť, že Mokka jazdí dynamickjšie, a k dobru má aj nižšiu



HODNOTENIE



Dozadu klesajúca strecha Mokky vyzerá lepšie, ale znižuje vnútorný priestor. Výhľad dozadu je lepší z Mitsubishi.

HODNOTENIE



VERDIKT

Redaktori MILAN ADÁMEK A MICHAL BEDNÁR

Väčšia kabína, väčší kufror a pohon štyroch kolies v cene dávajú o pol hviezdičky na prvú pozíciu Mitsubishi ASX. Mokka s novým dieslom je markantne športovejšia, svižnejšia a obratnejšia - nie vždy to však stačí. Francúzsky motor pod japonským kabátom dokázal jazdiť s rovnakou spotrebou ako diesel v menšom a ľahšom Opeli.

pohotovostnú hmotnosť 1 449 kg. Mitsubishi váži 1 495 kg. Vyladením riadenia sa obe autá na seba veľmi podobajú, podvozok má ASX mierne tuhší a Mokka so svojim kratším rázvorom na nerovnostiach viac poskakuje.

Pri pohľade do kabíny je jasné, že väčší rázvor náprav je pre priestorovú architektúru dôležitý a ASX s rázvorom 2 670 mm prekonáva Mokku o 115 mm. Tiež nemá tak výrazne klesajúcu strechu smerom dozadu, takže zadní pasažieri tu majú viac miesta na nohy aj hlavu. V Mokke je to aj na triedu kompaktných crossoverov už pritesné. A smerom dozadu je to s Mokkou ešte horšie. Kufror s objemom 356 litrov sa nemôže rovnať 4 88 litrov v ASX. Maximálny objem po zložení zadných sedadiel je 785 litrov oproti 1 219 litrom. Na Mokke nám prekážalo aj rozmiestnenie ovládacích prvkov. „Milión“ miniatúrnych tlačidiel na stredovom



Mokka neprekypuje úžitkovými vlastnosťami. Kufror s objemom 356 litrov patrí k tým menším.

tuneli s červeným podsvietením, ktoré sa v noci ťažko čítajú. Ikonky sa na seba podobajú, napríklad dve tlačidlá na úpravu sily ventilácie sa líšia iba asi milimetrovým rozdielom veľkosti vrtulky. Prístroje sú pekne prehľadné, ale medzi nimi umiestnený červený digitálny monochromatický displej sa nám nepáčil. Aj tlačidlá na volante by mohli byť prehľadnejšie, jednoducho - ovládanie má ešte svoje medzery. Páčil sa nám zato pekne vysoko umiestnený displej navigácie, vyššie by už ani nemohol byť.

ASX má farebný palubný počítač, ktorý zobrazuje niekoľko údajov súčasne. Usporiadanie palubnej dosky je prehľadné a jednoduché. Multimedialný systém využíva dotykovú obrazovku, ale klimatizácia sa ovláda klasickými otočnými prvkami.

Mokka s novým dieslom stojí 19 790 eur, ASX 21 050 eur. Lenže ASX ponúka už v základe tejto ceny aj pohon 4 x 4. Elektronicky ovládaná medzinápravová spojka pripája k pohonu predných kolies aj tie zadné, ak to vyžadujú jazdné podmienky, alebo ak si to vodič zvolí stlačením tlačidla. V bežnej prevádzke sa ASX používa väčšinou ako predokolka, pohon 4 x 4 oceníte až v zimnej sezóne alebo na poničenej a rozblatenej ceste. Opel sa k pohonu 4 x 4 dopracuje až pri cenovke 22 690 eur, takže je o 1 640 eur drahší ako porovnateľné Mitsubishi.

FRANCÚZSKY MOTOR POD JAPONSKOU KAPOTOU



Mitsubishi boduje väčším vnútorným priestorom

Už v Peugeotoch bol známy svojou nízkou spotrebou a ani v ASX sa nezhoršil.



Mitsubishi ASX má batožinový priestor so základným objemom 488 litrov a väčší nakladací otvor.



Predné sedadlá v ASX sú jednoduchšie, ale pohodlné a veľké.



Malé dieslové motory majú svoje opodstatnenie aj vo väčších crossoveroch. Sú lacnejšie a majú nižšiu spotrebu. Z pohľadu úžitkovosti, ceny, vnútorného priestoru a podvozka je na tom lepšie ASX, Mokka má zase navrch v dynamike jazdy a obrat-

nosti. Obe autá vynikajú tichým chodom a nízkymi vibráciami naftových motorov. Spotreba a ovládateľnosť sa ukázali ako úplne rovnaké. Rozdiel, ktorý napokon znamená výhru pre „Japonca“, bol v tom, že v základnej cene ponúka pohon všetkých kolies.

Vzadu sa pohodlne odviez aj osoba s výškou 190 cm bez kolien zaborených do čalúnenia predného operadla.