



## STÁVKA NA ISTOTU

**MITSUBISHI ASX 1,6 MIVEC.** NA POVELY AKCELERAČNÉHO PEDÁLA REAGUJE OKAMŽITE A MÁ RADO OTÁČKY. **Text:** Peter Varga, **foto:** autor

**M**odernizované ASX je dostupné s dvoma dieselovými motormi a jedným zážihovým. Exemplár, ktorý už štvrtý mesiac podrobujeme dlhodobému testu, využíva benzínovú alternatívu. Tento motor sme si vybrali z troch dôvodov. Tým prvým je, že spolu s výbavou testovaného modelu Invite+ tvorí najpredávanejšiu verziu modelu ASX na našom trhu. V tejto kombinácii si ASX kúpi až 66,4 % zákazníkov. Druhým dôvodom, prečo sme si vybrali tento motor, je, že najlepšie vyhovuje našim prevádzkovým podmienkam. Väčšinou totiž jazdíme po okresných cestách alebo po meste, často aj krátke vzdialenosti. Na diaľnicu s ním ideme zriedkakedy. A nakoniec tretím dôvodom je, že máme radi benzínové motory. Zo zdvihového objemu 1590 cm<sup>3</sup> dokáže vydolovať 86 kW (117 k) pri 6 000 ot.min<sup>-1</sup>, resp. 154 Nm pri 4 000 ot.min<sup>-1</sup>. Ja viem, vo svetle dnešných preplňovaných

**01** Prevodovka je nkrátko odstupňovaná, akurát pre jazdu po meste a na okresných cestách.

**02** Automatické vypínanie motora na križovatkách AS&G má v činnosti rezervy.

**03** Motor má relatívne jednoduchú konštrukciu, čo je predpokladom toho, že vám bude slúžiť bezproblémovo a že vás aj prežije.

motorov to nie sú nijako oslnivé parametre. Ibaže tento motor je ešte „stará dobrá poctivá atmosféra“ a jeho krása spočíva práve v tom.

### Nepotrebuje turbo!

Ak sa naň pozriem z hľadiska používania, resp. jazdy, tak musím povedať, že neohúri mohutným záťahom od nízkych otáčok, ktorý by pri akcelerácii doslova vytrhával

kúsky dezénu alebo asfaltu. Na rozdiel od turbomotorov však na zošliapnutie plynového pedála reaguje okamžite a je úplne jedno, v akých otáčkach bol motor pred pridaním plynu. Rastom otáčok krásne stúpa aj jeho ochota presvedčiť vás o tom, že turbodúchadlo nepotrebuje. V okolí 3 500 – 4 000 ot.min<sup>-1</sup> sa „hlbšie nadýchne“ a začne ešte energetickejšie zvyšovať svoju kadenciu. Až k 7 000 ot.min<sup>-1</sup>! To už sú bežné turbomotory dávno v koncoch. Pritom má pekný dravý zvuk. V zimných mesiacoch sme ocenili extrémne rýchle zahrievanie motora – aj na pomery benzínových motorov bolo rýchle.





priameho vstrekovania využíva vstrekovanie pred sacie ventily. Z toho vyplýva, že bude mať dlhú životnosť a počas celej tej doby bude spoľahlivý. A keď sa aj vyskytnú nejaké problémy, ich oprava bude pomerne lacná.

Systém je jednoducho deaktivovaný a vy musíte štartovať ručne. U konkurentov je to tak, že keď systém deaktivujete počas vypnutia motora, ten ešte automaticky naskočí. Deaktivácia systému

## ” Motor má okamžité reakcie na plyn a otáčok sa rozhodne nebojí.

### Prežije vás!

Druhý pohľad prinášajú prevádzkové náklady, v prvom rade spotreba. Bez toho, aby sme si strážili pravú nohu, jazdíme v kombinovanej premávke v priemere za 6,3 l/100 km. Je dôležité poznamenať, že na rozdiel od mnohých turbomotorov svižnejší jazdný štýl nespečatí tak veľmi jeho spotrebu. Samotný motor má relatívne jednoduchú techniku – ako som už spomenul, nemá turbodúchadlo, namiesto



Galéria ďalších fotografií na [www.automagazin.sk](http://www.automagazin.sk)

### Asistenti

Motor je vybavený systémom automatického vypínania na križovatkách AS&G. Na opätovné štartovanie využíva zosilnený štartér, preto reštartovanie trvá trochu dlhšie a aj kultúrou reštartu výrazne zaostáva za systémami pracujúcimi so štartér-alternátorom. Zaujímavé je, že ak počas toho, kým je motor vypnutý, deaktivujete systém, po zošliapnutí spojky motor nenaštartuje.

sa uplatní až na nasledujúci cyklus. Motor spolupracuje s nakrátko odstupňovanou (iba) päťstupňovou prevodovkou. Chod páky je príjemný. So spojkou však treba pri rozbehu pracovať citlivejšie, inak auto začne šklbať.

### Odporúčame!

Testovaný motor 1,6 MIVEC je stávka na istotu. Dobré slúži, pritom je skromný. Ak nejazdíte dlhé trasy, rozhodne vám ho odporúčame. My ho máme radi. ■