



01



V PAPUČKÁCH

MITSUBISHI ASX NÁM SPOĽAHLIVO SLUŽÍ V MESTE A NA OKRESNÝCH CESTÁCH, ALE NEZĽAKNE SA ANI POĽNEJ CESTY.

Text: Peter Varga,
foto: autor a archív

01 Naše ASX-ko jazdí na „balónových“ pneumatikách, ktoré prispievajú k dobrej filtrácii nerovností.

02 Vpredu je zavesenie McPherson, vzadu multilink.



Galéria ďalších fotografií na www.automagazin.sk

V minulom Auto magazíne sme sa venovali motoru nášho dlhodobo testovaného ASX. Počítadlo najazdených kilometrov medzičasom presiahlo číslo 10 000 a v tej súvislosti musím povedať, že sa motor postupne evidentne usadil. Jeho spotreba klesla, aktuálne jazdíme v priemere za 5,9 l/100 km.

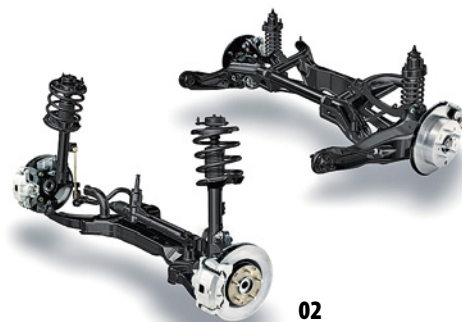
Tentoraz sa však budeme venovať podvozku. Pri katastrofálnom stave slovenských ciest nás nesmierne teší, že nie je otravne pevný. Naopak, je veľmi dobre vyvážený – zabezpečuje adekvátnu mieru komfortu s výbornou filtráciou prenosu nerovností do karosérie (udrú iba tie väčšie výtlky, inak nič, len pekné utlmené bum-bum) a dobrým odhlučnením, pritom je stabilný v zákrutách aj v priamom smere vo vysokých rýchlostiach. Jediné, čo ho môže rozhádzať, sú prudké zmeny smeru (napríklad vyhýbací manéver), ale to je pri svetlej výške 190 mm a danej tuhosti pružín, resp. tlmičov celkom prirodzené. Vôbec sa však nemusíte obávať, že by ste stratili kontrolu nad vozidlom alebo ste sa nebudaj prevrátili. Zasiahne elektronický stabilizačný program (ESC), ktorý v Mitsubishi označujú ako ASC (Active Stability Control). Samozrejmosťou je tiež

trakčná kontrola (TCL) a asistent rozjazdu do kopca (HSA). Ten po uvoľnení brzdového pedála v strmšom stúpaní podrží vozidlo zabrzdzené na zhruba dve sekundy, čo vám musí stačiť na rozbeh. Len čo pustíte spojku do záberu, elektronika uvoľní brzdy.

Samotný podvozok stojí vpredu na vzperách McPherson, vzadu na viacprvkovom zavesení kolies. Priečne ramená oboch náprav sú uložené v pomocných rámoch, čo zvyšuje pevnosť karosérie a minimalizuje prenos rázov do nej. Na oboch nápravách je aj priečny skrutný stabilizátor, ktorý zmiernuje bočný náklon karosérie v zákrutách. Napriek tomu sa nám pri silových výjazdoch zo zákrut stáva, že sa vnútorné koleso odľahčí a stratí trakciu. Podvozok ako taký je naladený tak, aby bolo vozidlo v extrémnych situáciách nedotáčavé. Prenesením dynamickej hmotnosti však môžete túto tendenciu zmeniť na pretáčavú. Riadenie má priamy prevod, dobrý účinok posilňovača a volant sa celkom pekne vracia do neutrálnej polohy. Na dorazoch však búcha. Chválime brzdy, ktoré sú dobre dávkovateľné a spokojní sme aj s ich účinnosťou. V súvislosti s podvozkom musíme spomenúť, že testované ASX jazdí

na pneumatikách 215/70 R16. Tie totiž vďaka vysokej bočnici (profilové číslo 70) pomáhajú filtrovať prenos menších nerovností do karosérie, ale aj do riadenia. Oceňujeme to pri jazde po poľných a šotolinových cestách, kam z času na čas zavítame.

Nech sa pohybujeme na cestách alebo mimo nich, naše ASX je primerane pohodlné a primerane stabilné. Môžeme sa oddávať pomalejšie a pohodlnejšie jazde alebo dupnúť na to. K dobrému pocitu z auta prispieva aj to, že sa karoséria nekrúti. Na prístrojovej doske v určitých otáčkach čosi veľmi tichučko drncí. Viem, nepatrí to sem, ale ak hovoríme o komforte, nesmiem zabudnúť ani na predné sedadlá, ktoré sú široké a dobre tvarované. Ani dlhšie cesty nás neunavujú. ■



02