



Bil je že čas!

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

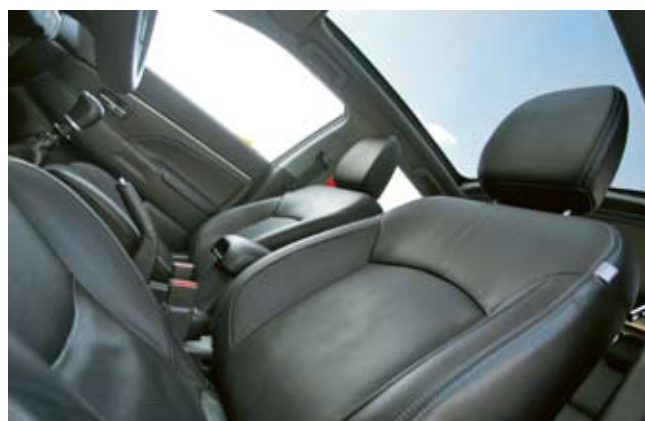
Pri Mitsubishiju v zadnjem času niso imeli najbolj srečne roke pri novih modelih. Colt in Lancer, ki bi morala pogajati prodajo, sta bila povsem zgrešeni investiciji, zato so se lahko oprli le na terenski program in Outlanderja. Zato so krvavo potrebovali ASX-a. Končno je tu!

► Pri Mitsubishiju zato pričakovano doživljajo težke čase, saj se z Lancerjem Evolutionom ali Outlanderjem težko preživljajo. No, da je mošnjček v Evropi še bolj prazen, pa poskrbijo še nizke cene v ZDA, kjer je vrhunski Evolution cenejši. Evropski zastopniki in prodajalci so tako še bolj prizadeti, čeprav o prav velikih količinah pri teh ekskluzivnih športnikih tudi ne moremo govoriti. Zato so potrebovali nekaj novega, svežega, kjer bi združili pregovorno zanesljivo tehniko ter jo zapakirali v lepo in vsakodnevno uporabno obliko. Odgovor je kratek: ASX.

ASX ni revolucija v avtomobilski industriji, saj je le Mitsubishijev odgovor na v Evropi zelo priljubljen ... ha, imenujmo ga kar Kaškajev razred. Če vsi vemo, kaj je Golfov razred, potem je Nissan Qashqai začetnik razreda avtomobilov, ki smo ga poimenovali tudi mehki, mestni ali športni terenci. Seveda nobeno od teh poimenovanj ni pravilno, zato ga imenujmo kar po začetniku. Avtomobili, ki spadajo v ta razred, so visoki (prostorni), navadno udobni, zaradi višjega trebuha uporabni, tudi lepi. Čeprav so videti kot terenci, obstajajo tudi različice brez štirikolesnega pogona. Pravzaprav jih večina zapelje iz prodajnih salonov le na prednji pogon.

Če pogledate fotografije, boste v njih težko videli večjega Outlanderja. Pa vendar si ASX deli z večjim bratom kar 70 odstotkov delov, ki so sicer prilagojeni manjši velikosti in skromnejši masi, pa vendar ... Medosna razdalja je popolnoma enaka kot pri 34,5 centimetra daljšem Outlanderju, zato so kljub malenkostnim spremembam (tako imenovani fine tuning) podobno zasnovani tudi podvozje, štirikolesni pogon in zavore. Ne vzemite tega kot grajo, saj to ni. Tudi drugi izdelovalci avtomobilov vzamejo pri novih avtomobilih s svojih polic najboljše kose, ki so poleg tega še preverjeni. ASX je z dedovanjem zato samo pridobil. Novinec z diamantom na nosu je genetsko zelo povezan s svojimi brati tudi oblikovno, predvsem je to očitno na nosu in zadku. Po vzoru drugih Mitsubishijev ima spredaj veliko črno masko, ki zaradi višine in odsekanega prednjega dela zbuja strahospoštovanje in zastavlja vprašanje: ali je res prijazen do pešcev? Pri Mitsubishiju trdijo, da odbijač prevzame energijo nase in s tem varuje kolena, prilagodljiv pokrov motorja pa ublaži udarec zgornjega dela telesa in s tem rešuje življenja. Zato pričakujejo pet zvezdic na varnostnih testih Euro Ncap, kar bi bilo s štirimi zvezdicami za varnost odraslih in dvema za pešce Outlanderja (leta 2007!) velik korak naprej. Tega (hvala Bogu) nismo preizkusili pa tudi rezultatov na spletni strani www.euroncap.com še ni, zato se moramo zadovoljiti z njihovimi napovedmi.

Prvo slabost smo opazili že, ko smo s pametnim ključem odklepali ključavnico. Teo-



“Štirikolesni pogon se je izkazal za pravo izbiro.”



retično je dovolj, da imate ključ pri sebi in se le nežno dotaknete gumba na vratni kljuki, praktično pa se je dogajalo, da ga sicer uporabna tehnologija ni zaznala, če je bil recimo v torbici, ta pa na ramenu. Pri Renaultu, kjer so ta sistem razvili do obisti, te težave ni. Vstop v voznikovo delovno okolje zahteva nekaj več truda, kot bi ga vstop v klasičnega Lancerja. Toda daljši in višji korak se splača, saj pridete v bogato založeno notranjost, ki dober položaj za volanom še oplemeniti. Usnje na sedežih in elektrika pri nastavitvi položaja razvajata, da o dodatnem grejtu sedežev sploh ne govorimo. Na vrhu sredinske konzole se bohoti za dotik občutljiv sedempalčni LCD-zaslon, ki s svojo pregledno grafiko zanesljivo vodi voznika skozi različne izbirnike radia, navigacije ali prostoročnega telefoniranja. Če upoštevamo še zaslon, potem bom dejal, da je armaturna plošča zanimivo oblikovana, predvsem pa ergonomsko načrtovana. Hmm, če pa tega zaslona ne bi bilo, bi zagotovo ugotavljali, da bi lahko bili oblikovalci pri Mitsubishiju malce bolj drzni ali pogumni pri barvnih kombinacijah ali uporabi zanimivejših materialov. Tudi pogled na stikala na vratih priča, da so vzeli stara in preverjena stikala, ki se bolj kot z lepoto kitijo z zanesljivostjo. Nekaj svežine sicer temnejši notranjosti dajo okrogla stikala zraččenja, ki odlično prezračuje in ogreva notranjost, in vklop štirikolesnega pogona. Vzvod na sredinskem grebenu ponuja tri možnosti:

| Mitsubishi ASX 1.8 DI-D ClearTec 4WD Instyle



2WD za prednji pogon, 4WD za samodejno razporejanje navora med prednji in zadnji kolesi (od 98/2 odstotka do 50/50) in Lock, kar pomeni togo razmerje med prednjim in zadnjim diferencialom. Za vse te možnosti skrbi elektronsko podprta sklopka v srednjem diferencialu, ki deluje odlično in od voznika ne zahteva prilagajanj. Na odličnem, da ne rečemo kar športnem trikrakem volanu (z gumbi za upravljanje radia, telefona in tempomata) lahko hitro občutimo, da so pri Mitsubishiju na ti s športnostjo. Hitri prehodi med ovinki? Milimetrski natančnost. Občutek pri hitreje odpeljanih hitrih ovinkih? Vrhunski. Trganje volanskega obroča iz rok pri polnem pospeševanju iz ostrih ovinkov? Zanimljivo. Pravzaprav je ASX skoraj poravnani z merilom športnosti v tem razredu, Fordovo Kugo, vsekakor pa povsem dorasel Hondi CRV. Drugi so za njim. Precej zaslug za to odličnost ima podvozje, ki bolj kot z vrhunskim udobjem skrbi za bolj športno noto. No, razen togosti (in predvsem slabšega občutka pri kratkih prečnih grbinah) pa boste pri podvozju takoj opazili, da je trebuh avtomobila premalo zvočno izoliran, zato je hrupa izpod gum vseeno malce preveč za ta avtomobilski razred. Priznam, najprej sem bil na začetku malce zaračaran nad prekrmljenjem Mitsubishijevega novinca. Kot avtomobil s prednjim pogonom je ASX tipično rinil z nosom iz ovinka, kar pa se je takoj popravilo, če si imel izbran (katerikoli) štirikolesni program. Zato je bil vsaj pri nas ASX gnan le na prednji kolesi na suhih cestah, ko je prekrmljenje manj očitno, v mokrem pa smo se raje vozili v programih 4WD in Lock. Manjša masa na zadnji osi pomeni, da je zadek pri dinamičneje odpeljanih ovinkih zdrsnil prav toliko, da se je lepo poravnal z izhodom iz ovinka, kar bo še kako prav prišlo v snegu in blatu - pri bistveno manjši hitrosti, seve-

