

Na co dzień i na wakacje. Testujemy Mitsubishi ASX 2017

data aktualizacji: 2019.03.21



Warto się zastanowić, dokąd zmierza motoryzacja i jak będą wyglądać auta przyszłości. Coraz trudniej znaleźć nowy samochód, który z każdej strony nie będzie nas atakował elektroniką, zostawi kierowcy pewne pole do popisu, a jednocześnie zapewni odpowiedni komfort, bezpieczeństwo i moc. Naszym zdaniem właśnie taki jest nowy Mitsubishi ASX - crossover, który świetnie sprawdzi się zarówno w roli miejskiego auta na zakupy, jak i holownika przyczepy kempingowej podczas wakacyjnych wyjazdów.

Tym testem rozpoczynamy nowy cykl na łamach „Polskiego Caravanningu”, będzie on kontynuowany przez sezon jesienno-zimowy. Mowa o testach samochodów osobowych, które sprawdzą się zarówno jako zwykłe środki transportu, jak i holowniki do przyczep kempingowych. Na pierwszy ogień, dzięki uprzejmości Mitsubishi Motors Polska, na nasz warsztat trafił model ASX po liftingu, który przeszedł w 2017 roku.

Japońska radość z jazdy

ASX to model znany, popularny i ceniony przez fanów crossoverów, czyli samochodów miejskich z zacięciem terenowym. Takim pojazdem bez problemu będziemy poruszać się po miejskiej dżungli, nie zaskoczy nas zima, a napęd 4x4 pozwoli nawet na lekką zabawę w terenie. To wszystko oczywiście w teorii. A praktyka?

Do naszych rąk trafiła wersja z silnikiem Diesla o pojemności 2,2 i mocy 150 KM. To najdroższa możliwa opcja, która występuje z napędem 4x4 i automatyczną, 6-biegową skrzynią biegów. Dodatkowo nasz opatrzony był znaczkiem Ralliart, który oznacza najbogatszą wersję wyposażenia (o którym za chwilę). Maksymalny moment obrotowy tej wersji silnikowej to 360 Nm, dostępny w przedziale od 1500 do 2750 obrotów. Co tu dużo mówić – tę moc po prostu czuć.

Auto bez problemu przyspiesza nawet z pełnym załadunkiem i czterema osobami dorosłymi na pokładzie. Prędkość 100 km/h jest osiągana (według producenta) w 10,8 s, ale odczuwalnie dzieje się to szybciej. Napęd 4x4 i kontrola trakcji (którą można wyłączyć) pozwalają na dynamiczne pokonywanie zakrętów i łuków. Pod maską czuć odpowiedni zapas mocy, więc nawet z przyczepą (maksymalnie z hamulcem najazdowym może ona ważyć 1400 kg) auto nie powinno dostać zadyszki. Hak holowniczy jest opcją i może być odpinany (2173 zł dopłaty) lub na stałe (1144 zł).

Jedyny problem to spalanie – ciężko powstrzymać prawą nogę od mocniejszego naciskania na pedał gazu, co skutkuje zapotrzebowaniem ok. 10 litrów oleju napędowego na każde 100 kilometrów przejechane w mieście (testowaliśmy ASX-a we Wrocławiu, gdzie kilometrowe korki występują praktycznie o każdej porze dnia i nocy, więc tym wynikiem nie jesteśmy zaskoczeni). Spokojna jazda autostradowa to akceptowalny wynik na poziomie 7-8 litrów. Warto nadmienić, że w kabinie jest bardzo cicho, silnik jest praktycznie niesłyszalny, a opory powietrza nie tworzą tak dużego hałasu, jakiego można byłoby się spodziewać po kubaturze tego auta. 2,2-litrowy diesel daje o sobie znać na zewnątrz, ale nadal nie można tego nazwać „hałasem”.

ASX-a możemy kupić również w wersji 1,6 diesel, z manualną, 6-biegową skrzynią w wersji „Intense Plus”, również z napędem 4x4. Szkoda, że nie jest oferowany z automatem, który swoją drogą bardzo dobrze radzi sobie z silnikiem. Faktycznie, niekiedy zdarzy mu się „zagapić”, ale na porządną „czwórkę” w skali szkolnej jak najbardziej zasłużył.

Skoro już jesteśmy przy napędzie, to warto wspomnieć, że zabraliśmy naszą „testówkę” w teren. Napęd bez problemu poradził sobie z pokonaniem leśnych i błotnistych dróg, ani razu nie zawahał się również, gdy wjechaliśmy nim w naprawdę spore bagno. To na pewno cieszy, mając na uwadze, że to przecież crossover, a nie auto typowo terenowe. Slogan Mitsubishi mówiący, że radość z jazdy płynie wówczas, gdy mamy napęd 4x4, naprawdę się sprawdza.

Kierowca ma do wyboru różne tryby pracy: 4x4 dołączany automatycznie, na stałe lub napęd wyłącznie na przednią oś. Dużego przycisku obok gałki zmiany biegów nie sposób nie zauważyć.

Pozostając na chwilę przy wyglądzie zewnętrznym, auto naprawdę się podoba! Trudno powiedzieć dlaczego – być może to połączenie świateł do jazdy dziennej (LED, umiejscowione w kółkach w dolnej części przedniego zderzaka) ze światłami ksenonowymi i białym kolorem nadwozia? Do tego 18-calowe aluminiowe felgi wersji Ralliart. Nasz testowy ASX przyciągnął wiele spojrzeń – zaliczamy to na plus.

Ralliart znaczy „wszystko”

Silnik 2,2 4x4 występuje (przynajmniej według konfiguratora na stronie WWW) tylko w połączeniu z Ralliart, czyli najbogatszą wersją wyposażenia. Do dyspozycji mamy przednie reflektory bixenonowe ze spryskiwaczami (świecą bardzo szeroko, gwarantując doskonałą widoczność), kamerę cofania, światła w technologii LED (dzienne, pozycyjne, przeciwmgielne), czujnik zmierzchu i deszczu, przyciemniane szyby tylne, podgrzewane i elektryczne lusterka, skórzano-materiałowe siedzenia z logotypem Ralliart, klimatyzację automatyczną 1-strefową, radioodtwarzacz z Bluetooth i kolorowym, dotykowym ekranem oraz system bezkluczykowy i gniazdo USB.

Jeśli chodzi o siedzenia, te są podgrzewane (2-stopniowo), przyjemne w dotyku i niezwykle wygodne (nawet po trasie rzędu kilkuset kilometrów). Dodatkowo kierowca ma do dyspozycji regulowany podłokietnik - tak szeroki, że może go swobodnie dzielić z pasażerem (i są w nim aż dwa schowki, w tym jeden ze złączem USB i specjalnym wycięciem na kabel - drobiazg, ale cieszy). Wyglądają świetnie i aż chce się na nich siedzieć (i, co może zabrznieć dwuznacznie, dotykać je).

Po drugie - pozycja i widoczność za kierownicą. To crossover, więc wsiadanie do ASX-a jest bardzo łatwe, a nieco wyższa pozycja powoduje, że po prostu widzimy więcej. Kierowca właściwie nie musi odrywać rąk od kierownicy - mamy z niej dostęp do zestawu Bluetooth (ciekawostka: urządzenia sparujemy wyłącznie, gdy auto jest na postoju), możemy zwiększyć lub zmniejszyć głośność, przetrzymać piosenkę, a nawet zmienić... biegi. To nie pomyłka - za kierownicą znajdziemy łopatki do ręcznej zmiany biegów. Wygląda to dość śmiesznie przy silniku Diesla i... po prostu się nie przydaje. Z dziennikarskiego obowiązku sprawdziliśmy, czy (i jak) to działa. Emocji brak, szybkość pozostawia wiele do życzenia, więc skrzynię chwilę po teście przetrzymaliśmy w tryb D, czyli klasycznego „automatu”.

W nowym-starym ASX-ie jest dużo klasyki - zegary nie są elektroniczne, pięknie się prezentują, a dźwignia hamulca ręcznego to właśnie dźwignia, a nie guzik. Szkoda, że przycisk „Info”, zmieniający dane na komputerze, nie jest podświetlany i w nocy ciężko go znaleźć. To jednak drobnostka - białe podświetlenie naprawdę daje radę. Warto wspomnieć, że tunel środkowy jest czerwono-pomarańczowy, co współgra z czerwoną nitką użytą do tapicerki.

W naszej wersji podświetlały się również progi (logo ASX), ramki nawiewów i głośników były ozdobne, w kolorze srebrnym. Całość prezentowała się klasycznie i elegancko. Na pokładzie możemy posłuchać muzyki sączącej się z 6 głośników - zestaw gra poprawnie, choć pewnie audiofile zadowoleni nie będą.

Warto wspomnieć o systemach bezpieczeństwa, takich jak asystent wspomagania ruszania pod górę (HSA) czy aż 7 poduszek powietrznych dla kierowcy i pasażerów (również w tylnym rzędzie).

Łyżką dziegciu w beczce miodu jest na pewno cena - ASX z silnikiem 2,2 i napędem 4x4 oraz wersją wyposażenia Ralliart to wydatek rzędu 128 990 zł. To, co tu dużo mówić, naprawdę sporo. Warto zainteresować się wersją 1,6 (również 4x4) w cenie 101 990 zł. Jeszcze tańsza (91 900 zł) nie oferuje napędu na cztery koła, a ten zdecydowanie się przydaje. Z dziennikarskiego obowiązku wspominamy również o wersji benzynowej 1,6 117 KM, ale z 5-biegową skrzynią i napędem wyłącznie na przednią oś - sprawdzi się ona tylko w mieście lub krótkich trasach.

Ocena? Jest bardzo dobrze

Producent nie ukrywa, że lifting ASX-a przeprowadził po to, aby przeczekać okres do premiery nowego modelu Eclipse Cross. To jednak nie oznacza, że ASX jest czymś gorszym. Wręcz przeciwnie - jego klasyczny charakter (zegary, hamulec ręczny, kłapa bagażnika zamykana ręcznie, a nie na przycisk) może przypaść do gustu wielu, z pewnością w przyszłości wygeneruje małe koszty serwisowe, a jednocześnie będziemy się poruszać autem nowym, bezpiecznym, z mocnym silnikiem, dobrą skrzynią. No i w końcu to crossover - auto odporne na krawężniki, dziury, posiadające większy prześwit. Na końcu cena - 101 tys. zł za wersję 1,6 z 4x4 to na pewno dobra propozycja dla przeciętnego Kowalskiego, który nie dysponuje budżetem rzędu 200-300 tys. na np. nowego SUV-a. ASX może się podobać i dostarcza radość z jazdy, a to naszym zdaniem jest dziś rzecz niespotykana w przypadku nowych samochodów.

PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE

- Marka: Mitsubishi

- Model: ASX 2,2 4WD Diesel 6AT
- Maksymalna moc: 150 KM/3500 obr./min
- Pojemność zbiornika paliwa: 60 l
- Masa własna: 1520 kg
- Dopuszczalna masa całkowita: 2060 kg
- Pojemność bagażnika: 419 l
- Długość: 4355 mm
- Wysokość: 1640 mm
- Szerokość: 2133 mm
- Prześwit: 180 mm
- Napęd: 4x4
- Skrzynia biegów:
 - automatyczna, 6-biegowa
- Zawieszenie: przód McPherson + sprężyny śrubowe + stabilizator
- tył: wielowahaczowe + stabilizator
- Masa holowanej przyczepy: 1400 kg
- Spalanie: miasto 10-11 l/100 km,
- trasa 5-8 l/100 km

Opcje dodatkowe:

- Hak holowniczy: 1144 zł (na stałe), 2173 zł (odpinany)
- Podświetlane nakładki progowe: 693 zł
- Osłony lusterek zewnętrznych „carbon”: 569 zł
- Nakładki na pedały: 451 zł
- Stacja multimedialno-nawigacyjna: 4940 zł
- Uchwyt na rower aluminiowy/stalowy: 621 zł/303 zł
- Uchwyt na bagaż: 874-2328 zł
- Fotelik dziecięcy: 847-1645 zł

tekst i zdjęcia Bartłomiej Rys

Artykuł pochodzi z numeru 1(80) 2018 Polskiego Caravanningu

Źródło: