

С добрым утром!



текст: Виктор ФОМИН
фото: фирма-производитель

Компактных кроссоверов на рынке нынче пруд пруди, но паркетников с внешностью дорожного хэтчбека — считанные единицы. Первым протоптал тропу в этом направлении Nissan с революционной моделью Qashqai еще в 2006 году. Чуть позднее к нему присоединился Ford Kuga, а в конце прошлого года им обоим компанию составил Hyundai i35. И вот за своей долей рыночного пирога ринулся Mitsubishi, явив миру ASX

Мitsubishi Lancer десятого поколения ознаменовал своим появлением пришествие новой стилистической волны в дизайн-концепцию одной из старейших автомобильных компаний Страны восходящего солнца. За ним последовали перевоплощенные Colt, Outlander и, наконец, самая свежая новинка — компактный кроссовер ASX.

Собственно говоря, свежее поколение паркетника есть не что иное, как усеченная версия хорошо известного российскому потребителю «Аутлендера». Причем база донора осталась неизменной — 2,67 м. «Усекновение» же коснулось исключительно переднего и заднего свесов, и в результате такой резки длина ASX составила 4295 мм — даже меньше, чем у главного соперника Nissan Qashqai. Последний вообще стал ориентиром при создании новой модели Mitsubishi — уж больно точно Nissan угадал с рыночной нишей и стал одним из бестселлеров в классе (во всяком случае, у нас в стране). Многие автопроизводители последовали его примеру, но Mitsubishi откровенно проспала этот рынок, и теперь ей приходится наверстывать упущенное.

При чем здесь офф-роуд?

Это, конечно, неплохая идея — организовать тест-драйв в Японии на своем родном полигоне. Но уж больно рафинированные условия были созданы: десятикилометровый овал с бэнкингами и горная скоростная петля, спроектированная полужелобом. Бездорожье изначально не было предусмотрено. А ведь для нас оно, пожалуй, является мейн-стримом всего испытания. Как-никак автомобиль имеет относительно неплохую геометрическую проходимость (дорожный просвет составляет 195 мм) и привод на все четыре колеса. Правда, существует и моноприводная модификация (на тесте она была представлена с новым 1,6-литровым силовым агрегатом и пя-



Для ASX в качестве опции доступно панорамное окно в крыше. Кстати, ночью оно подсвечивается по бокам



Шасси для новой модели кроссовера было позаимствовано у старшего брата — «Аутлендера»: подвеска типа макферсон спереди и многорычажка сзади



Большой ЖК-дисплей по центру щитка приборов на новинке стал цветным



Запуск двигателя кнопкой, как и доступ в салон без ключа, — опция



По качеству отделочных материалов ASX выгодно отличается от своих сородичей



Не стоит обманываться: все эти режимы — всего лишь изменение степени смыкания муфты



Клавиша включения подогрева передних сидений находится в труднодоступном месте

тиступенчатой механической коробкой передач), но для нашего журнала она не столь актуальна.

И все-таки мне удалось съехать на грунт. Конечно, к полноценному оффроуду эту трассу причислить нельзя, но после «прохвата» по ней кое-какое впечатление о поведении машины удалось составить. Так вот, ASX вполне честно обрабатывает свое кроссоверное назначение на грунте, легко переваривая неровности практически любого калибра, а конструкция привода позволяет довольно оперативно «подрубаться» заднему мосту в момент пробуксовки передних колес. В общем-то, поведение новинки мало отличается от донорского, разве что реакции на действия рулем чуть более четкие (вероятно, благодаря коротким свесам). Ну а что касается чисто внедорожных свойств, то здесь все тоже прогнозируемо и, к сожалению, весьма посредственно: при вывешивании заднего правого колеса автомобиль беспомощно замирает, а имитация блокировки межосевого дифференциала никоим образом не проявляла себя своим присутствием.

Чем проще, тем лучше?

Вообще, как и Outlander, конструктивно новая модель не слишком замысловата: стандартная кроссоверная схема полного привода с отбором мощности на за-



Базовую версию от более нафаршированных легко опознать по внешним признакам: у нее нет повторителей указателей поворотов в зеркалах заднего вида. Они заняли место на передних крыльях — там, где у «богатеньких» красуется микроскопический псевдодефлектор

Технические характеристики

Модификация	1.6 5MT 2WD	2.0 CVT 4WD
МАССО-ГАБАРИТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ		
Масса снаряженная/полная, кг	1300/1870	1450/1970
Длина/ширина/высота, мм	4295/1770/1615	
Колесная база, мм	2670	
Колея спереди/сзади, мм	1525/1525	
Дорожный просвет, мм	195	
Шины спереди/сзади	215/65R16 (27,0)*, 215/60R17 (27,1)*	
Объем багажника, л	419	
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип, кол-во и расп. цилиндров	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4
Рабочий объем, см³	1590	1998
Мощность, кВт(л.с.) при об/мин	86 (117) при 6100	110 (150) при 6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	154 при 4000	197 при 4200
ТРАНСМИССИЯ		
Коробка передач	Механическая	Вариатор
Передаточные числа:		
I	3,727	2,349
II	1,947	-
III	1,343	-
IV	0,976	-
V	0,804	0,394
Задний ход	3,727	1,750
Главная передача	4,333	6,120
Тип привода	Передний	Полный
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска передняя/задняя	Независимая, пружинная	
Тормозные механизмы спереди/сзади	Дисковые вентилируемые/дисковые	
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ		
Максимальная скорость, км/ч	183	188
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	11,9
Расход топлива, л/100 км	6,1 (смешанный цикл)	8,1 (смешанный цикл)
Топливо/емкость топливного бака, л	Аи-95/63	Аи-95/60
Цена, руб.	Н.д.	Н.д.

* В скобках указан наружный диаметр шин

CARMANI FREEL2

Мультимедийный навигатор
CARMANI Freel 2
созданный специально для
Land Rover Freelander 2



1. Интерфейс : Фирменный стиль, Руссифицирован
2. Процессор : Sif TITAN 600MHz
3. Дисплей : Высокого разрешения 800x480
4. Управление : Сенсорное (touch screen)
5. Обзор : Камера заднего вида в комплекте
6. Поддержка : USB мультимедиа, A/V-IN, V-OUT



Главное меню

Видео Плеер

Аудио Плеер



Фото Плеер

GPS Навигация

A/V Вход, AUX



Сервисное меню

Камера заднего

USB

ВИД



+7 495 771-7031: +7 495 789-4631: 77-88-3-66

www.carmani.ru | navi@carmani.ru

г.Москва, 1-я улица Ямского поля, дом 9/13, офис 105.



i Конкуренция



Nissan Qashqai

На сегодняшний день безоговорочный лидер в сегменте компактных кроссоверов. На российском рынке в полноприводном варианте автомобиль представлен всего с одним двигателем — бензиновым объемом 2,0 л и двумя типами трансмиссии — либо шестиступенчатая механика, либо вариатор. На данный момент стоимость базовой версии составляет 953 000 руб.



Ford Kuga

Не слишком высокая популярность этого европейского паркетника у наших соотечественников объясняется единственным до недавнего времени в гамме силовым агрегатом — турбодизель, работающий в паре с механической КП. Версии с бензиновым наддувным мотором и автоматом появились только в прошлом году. Цены на машину стартуют с отметки 1 099 000 руб.



Hyundai ix35

Самая свежая модель корейского автопроизводителя достаточно сильно отличается от своего популярного предшественника Tucson. Конечно, со сменой поколения изменилась и стоимость машины — ix35 предлагаются по цене от 1 067 900 руб. за модификацию с двухлитровым бензиновым мотором и механической КП. Турбодизельные варианты и машины, оснащенные автоматом, обойдутся еще дороже.

дни колеса по требованию посредством многодисковой муфты с электронным управлением, макферсон спереди и многорычажка сзади в ходовой части, пятиступенчатая механика или вариатор в качестве трансмиссии...

Пожалуй, наиболее инновационно среди всего этого выступают силовые агрегаты. Во-первых, полторалитровый мотор подрос до типоразмера 1,6 л. Во-вторых, все двигатели теперь имеют систему изменения фаз в механизме газораспределения — MIVEC. Ну и, в-третьих, теперь для Европы будет доступен новейший турбодизель с непосредственным впрыском, удовлетворяющий экотребованиям Евро 6.

А что там с ценой?

Но дизель на тест не представили, а из тех моторов, что можно было попробовать, присутствовали только двухлитровик с вариатором и, как уже говорилось, двигатель объемом 1,6 л с механикой. Если честно, то определить, кто из них кто, не зная заранее, не так-то просто. По динамике разгона они приблизительно одинаковы. Мало того, при интенсивном ускорении 1,6-литровый моноприводный вариант мне показался чуть менее шумным. Хотя, вероятнее всего, здесь на



Уже в базе новый Mitsubishi весьма неплохо оснащен средствами пассивной безопасности



Сиденье второго ряда по частям не только складывается, но и продольно перемещается



Для российского рынка предусмотрено полноразмерное запасное колесо



Запаска слегка уменьшила объем багажного отделения «наших» машин

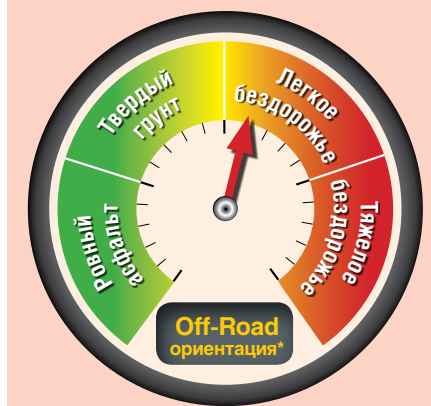
первый план выступает алгоритм работы вариатора: он характерным образом «подвисает» на оборотах (причем довольно высоких) и достаточно долго досажает весьма неприятным воем. Младший же собрат, напротив, казался весьма бодрым, во всяком случае, на фоне себе подобных моторов. Он и на «низах» довольно тяговит, и с легкостью «выкручивается» почти до 7000 об/мин. Одно «но»: рычаг механической КП просто поражает своими размерами. «Мешалка» таких габаритов больше подходит полугрузовому пикапу, нежели компактному паркетнику. Правда, представители компании заверили: они в курсе этой проблемы и в ближайшее время рычаг «подпилят»...

Заданную траекторию Mitsubishi ASX держит весьма уверенно, но несколько чувствителен к порывам бокового ветра (что, в общем-то, характерно для данного класса авто). На крутых виражах крены становятся значительными, что вкупе с не самой замечательной боковой поддержкой передних сидений отнюдь не способствует активной езде. Но справедливости ради стоит отметить, что рулевое управление достаточно точное, а его информативность хоть и не самая прозрачная, но не создает проблем для ощущения

объективной обратной связи с дорожным покрытием.

Конечно, профиль кресел, даже невзирая на оригинальную рельефную обивку, нельзя назвать идеальным. И это не с лучшей стороны влияет на общую эргономику машины. Но тот факт, что у Mitsubishi наконец-то появилась продольная регулировка рулевой колонки, заслуживает внимания. Что называется, с почином! Это тем более приятно, что у прародителя она отсутствовала. А ведь тот автомобиль классом выше! А еще у «Аутлендера» (как, впрочем, и у Lancer) пластики в интерьере были исключительно жесткие с невзрачной фактурой «в рубчик». На ASX этот фирменный недостаток решили исправить, и теперь новая модель может похвастать весьма респектабельным салоном. На это же указывает и новая комбинация приборов с цветным многофункциональным ЖК-дисплеем посередине. Кстати, данные нюансы могут стать серьезным аргументом в борьбе с главным конкурентом — Nissan Qashqai. Как, впрочем, и тот факт, что ценник в автосалонах дилеров на Mitsubishi ASX будет отличаться от вышеупомянутого авто в лучшую сторону. Во всяком случае, в этом нас заверили представители компании... **ORD**

Вердикт



Тяговооруженность

Как это ни парадоксально, но динамические возможности обеих модификаций приблизительно одинаковы. Здесь сказываются отсутствие полного привода и, как следствие, меньшая масса 1,6-литровой версии ★★★★★

Комфорт

Автомобиль неплохо справляется с дорожными изъятиями, радуя седоков хорошей энергоемкостью подвески. Небольшие претензии есть к задним местам, где человек с ростом более 1,85 м будет чувствовать себя несколько стесненно. Плюс к этому шумность двигателей на разгоне откровенно велика ★★★★★

Поведение на дороге

Mitsubishi ASX имеет достаточно точное рулевое управление и неплохую обратную связь с дорогой. При этом оно не досажает излишне подробной передачей неровностей покрытия на руки водителя. К минусам можно отнести разве что повышенные крены при прохождении крутых поворотов ★★★★★

Поведение вне дороги

Несмотря на относительно неплохую геометрическую проходимость этого кроссовера, причислить его к покорителям бездорожья нельзя. Возможности полного привода вряд ли позволят большего, чем не слишком раскисший проселок, а про моноприводный вариант речи и вовсе нет ★★★★★

В итоге

Среда обитания этого авто — камменные джунгли мегаполисов. Но не исключается возможность время от времени выбираться на лоно природы ★★★★★

* «Off-road ориентация» здесь относится к полноприводной версии Mitsubishi ASX