



16

“ASX” –
самый маленький
кроссовер “Mitsubishi”



10

Новое поколение “Porsche Cayenne”



26

“Duster” – внедорожник на платформе “Renault Logan”

Регистрация
упрощается

7

“Peugeot”
российской сборки

14

Японские пикапы
на вторичном
рынке

50

ВОСТОРГ ПЕРЕПИСАЛ ИСТОРИЮ ГИБРИДА.

НОВЫЕ BMW ACTIVE HYBRID 7 И BMW ACTIVE HYBRID X6.





Японская вежливость

У "Mitsubishi" появился компактный кроссовер "ASX"

Автомобиль, получивший индекс "ASX", построен на платформе "Outlander XL". Три двигателя, два типа трансмиссий, передний или полный привод, а также огромный для компактного кроссовера багажник – непоборной, согласитесь, арсенал для того, чтобы побороться за лидерство в классе.

САМ Осаму Масуко, президент "Mitsubishi Motor Co.", уделит целый час своего драгоценного времени, рассказывая нам про новую машину. Он не стал ходить вокруг да около и дипломатично лукавить по японскому обычаю, а заявил прямо:

– "ASX" разработан нами в пику лидерам сегмента. Сколько это может продолжаться? Конкуренты уже вовсю набирают обороты, а у "Mitsubishi" все еще не было современного компактного кроссовера. Мы постарались сделать машину с лучшими параметрами, с большей гаммой моторов и за меньшие деньги.

Никаких проблем

ЧЕСТНОЕ слово, завидую я этим японцам. Заштатный городишко Обихиро, а есть свой трек. Только не подумайте, что "Mitsubishi" разрабатывала компактный внедорожник для гонок. Просто здесь "ASX" проходил доводочные испытания, а теперь, когда последние работы закончены, новенькие кроссоверы ждут нас на паркинге десятикилометровой трассы.

Внешне этот автомобиль – типичный представитель современной семьи "Mitsubishi". Родовые корни безошибочно

узнаются в нем благодаря решетке радиатора, выполненной в стиле "jet fighter", то есть "реактивный истребитель", если кто забыл английский. Машина в профиль – откровенная дань ее капризному величеству моде. Тут, пожалуй, никуда не денешься: они все малость похожи друг на друга, эти современные кроссоверы. Приподнятая линия боковых стекол, которая тем выше ползет вверх, чем ближе она к багажнику. Где-то мы все это уже видели.

Зато такой панорамной крыши точно нет ни у кого из конкурентов. Сажусь в кожаное кресло и первым делом





нажимаю кнопку в районе зеркала заднего вида. Пополз назад потолок, обнажив стеклянную крышу. В машине стало не только светлее, но даже как будто прибавилось свежего воздуха. Забегая вперед, скажу, что ночью края стеклянной крыши подсвечиваются оранжевыми светодиодами – выглядит потрясающе.

С трудом отрываю глаза от неба и опускаю их на переднюю панель. Собственно, ничего оригинального в ней нет – все удобно, добротно, но без особых претензий: материалы отделки здесь не самые дорогие, что объясняется доступностью машины.

"Mitsubishi ASX" разработан на платформе хорошо нам знакомого "Outlander XL". Причем при сохраненной колесной базе в 265 см кузов нового кроссовера на 25 см короче. Вот почему передний и задний свесы "ASX" получились такими небольшими. В подвеске пересмотрены только настройки в угоду изменившейся развесовке. Еще машину удалось сделать на 6,5 см ниже по верхнему краю крыши, что при сдвигаемом назад потолке меня настроило, ведь для него нужно место, которое съест пространство над головами пассажиров. И я для чистоты эксперимента попросил своего коллегу ростом 190 см присесть на заднее сиденье. "Никаких проблем", – сказал он.

А если дорога дальняя, то обязательно пригодится багажник с небывальными для компактного кроссовера 415 л объема, огромным сабвуфером и, что особенно важно для России, полноразмерной запаской...

Почувствуйте разницу

ПЕРВАЯ машина, на которой я проехал, имела 1,6-литровый мотор, привод на передние колеса и механическую пятиступенчатую коробку. На сухом языке технической спецификации название автомобиля звучит так: "1.6 2WD MT". Разгоняюсь от всей души. Сознание отмечает, что ходы рычага переключения передач могли бы быть и поменьше. Заявленный разгон до "сотни" – 11,4 с. Что ж, очень похоже.

Трек, где не надо сбрасывать газ даже на виражах, потому что они как в "Наскаре" сделаны наклонными. Педаль все время в полу, машина ведет себя на максимальной скорости настолько стабильно, что я спокойно обуждаю с пассажирами одну маленькую проблему. Все-таки не могут 117 л.с. протащить 1.870 кг кроссовера с тремя плотно позавтракавшими пассажирами быстрее 180 км/ч сквозь тугую подушку встречного потока воздуха. "Но и это для достаточно высокого автомобиля тоже неплохо", – подумал я, вылезая из машины, недовольно потрескивавшей перегретым катализатором с его "Евро-5".

Следующая машина, с тремя все теми же пассажирами на борту, снялась с места куда бодрее. Еще бы, ведь под капотом уже 1,8-литровый двигатель. Чувствуется разница в моменте. У предыдущего испытуемого он был 154 Нм. У этого мотора уже 177 Нм. Плюс вариаторная трансмиссия. Самое ценное в конструкции такой коробки – необыкновенная плавность при любых оборотах двигателя: машина без малейших рывков и

колебаний набирает скорость.

Такая же коробка стоит и на самой мощной из тестируемых машин – полноприводной, двухлитровым двигателем мощностью 150 л.с. и максимальным моментом 190 Нм. Без сомнения, эта версия самая азартная в гамме, но мне не понравился один момент – на промежуточных режимах при разгоне трансмиссия немного передерживает обороты двигателя. Ответ на-

шелся быстро. Нужно чуть шевельнуть педаль газа, как бы чуть отпустив ее, и мотор, благодарно вздохнув в ответ, тут же гасит обороты, и они начинают соответствовать скорости машины. Можно перейти на ручное управление коробкой. Но на максимальных режимах она капризничает и сбрасывает передачу вниз не хочет, делает это только, когда сочтет нужным. Поэтому и ехал все время на автомате.

В родной стихии

ДАЛЬШЕ нас ждали четыре километра кольцевой трассы, с двумя "эсками" и очень длинным левым поворотом. Пристрелявшись ко всем виражам, я пригласил в качестве пассажира руководителя нашего теста Такуя Гото-сана. Он легкомысленно согласился. Тут я должен признаться в корыстном умысле. Дело в том, что в программе теста ясно значился участок грунтовой трассы, но осторожные японцы, видно, решили пожалеть машины и на всякий случай прикрыть для непредсказуемых русских эту часть программы. Я раза три спрашивал у Такуя Гото-сана: "Когда будет грунтовка? Мы же кроссовер тестируем, а не болид какой". Он вежливо улыбался, кланялся, обещал, потом почему-то начал немного забывать русский язык, хотя до этого прекрасно разговаривал лишь с легким акцентом.

– Мы не быстро поедем? – наивно спросил он, пристегиваясь. Я в ответ с чисто японской вежливостью закивал головой...

Он орал благим матом все четыре километра. В первом повороте, который мы прошли на 140 км/ч, он кричал, что в Японии

так не ездят. В двойном S-образном что-то лепетал о детях. А в том длинном левом, когда завывли задние колеса, клятвенно пообещал дать машину для теста на грунтовке...

Последняя представляла из себя гигантскую километровую восьмерку с гравийным покрытием. Вот он, настоящий тест для кроссовера! Еще не бездорожье, но уже и не асфальт. Здесь "ASX" тоже не спасовал. Подвеска невозмутимо глотала ямки да кочки, трансмиссия проворно жонглировала тягой для лучшего сцепления с покрытием. Даже принудительную блокировку межосевой муфты включать не пришлось.

Да и снимки получились неплохие. Хотя и не все резкие, потому что фотограф едва успевал закрывать объектив от гравия, летящего из-под наших колес. "Пожалуй, хватит, – сказал мой коллега, – а то машину жалко, слышишь, как камни лупят по порогам". Останавливаюсь, обхожу машину вокруг. Никаких следов от камней. Пороги прикрыты черным матовым некрашеным пластиком. Еще одно правильное решение для правильной машины.

Вячеслав КИЦИС,

фото "Mitsubishi"

Обихиро – Москва



Подобный стиль интерьера характерен для машин, построенных на платформе "Outlander XL".

Краткая техническая характеристика

"Mitsubishi Compact Crossover ASX"

	"1.6 2WD MT"	"1.8 2WD CVT"	"2.0 4WD CVT"
Габаритные размеры, см		429,5x177x162,5	
Снаряженная масса, кг	1.300	1.385	1.450
Двигатель	4 цил., 1.590 куб. см	4 цил., 1.798 куб. см	4 цил., 1.998 куб. см
Мощность	117 л.с. при 6.100 об/мин	140 л.с. при 6.000 об/мин	150 л.с. при 6.000 об/мин
Крутящий момент	154 Нм при 4.000 об/мин	177 Нм при 4.200 об/мин	197 Нм при 4.200 об/мин
Коробка передач	5-ст., механич.		вариатор
Тип привода	передний	передний	полный
Максимальная скорость, км/ч	183	186	188
Разгон 0-100 км/ч, с	11,4	13,1	11,9
Средний расход топлива, л/100 км	6,1	7,6	8,1
Запас топлива, л	63	63	60
Объем багажника, л		415	