

ТЕСТ-ДЕБЮТ

# АЛЪПИНИСТ

Кроссовер Mitsubishi ASX вошел в новый модельный год с важными обновлениями, освежившими внешность и повысившими удовольствие от вождения. В чем именно преуспел "японец", мы выясняли на дорогах Южного Урала

текст и фото **Василий Сергеев**





Клавиши обогрева сидений переместились на центральную консоль

**К**оманда японских кроссоверов штурмует Мурашкину гору – месторождение золота у поселка Архангельский на Южном Урале. Прииск, открытый еще в 1930 г., сейчас законсервирован со статусом “перспективный”, эпизодически на склонах горы работают эксперты, изучающие его в научных целях. Неудивительно, что впечатлительных автомобильных журналистов, участвовавших в этом тесте, охватила золотая лихорадка: ASX 2014 и 2015 модельных годов карабкались на гору бок о бок, будто соревнуясь друг с другом. Ведь на вершине обосновался старатель-гид, вооружившийся киркой, алюминиевыми тазиками и микроскопом, чтобы продемонстрировать нам тонкости работы золотоискателя.

Подъем, правда, оказался непростым – большой холм крутизной примерно 25° зарос высокой травой. Соответственно, выявились лидеры и аутсайдеры. Сначала с дистанции сошли переднеприводные машины, за ними – полноприводные автомобили 2014 модельного года. В итоге до вершины добрались исключительно крос-

соверы с полным приводом, прошедшие плановое обновление, главным следствием которого стала модернизация вариаторной трансмиссии. Эти автомобили отличаются также незначительно перепрофилированными элементами экстерьера и интерьера.

### Сила вариатора

Интересно, что в Mitsubishi Motors не декларируют усиление полноприводного потенциала машин 2015 модельного года. Официальный пресс-релиз информирует лишь о расширении диапазона передаточных чисел вариатора и, как следствие, об улучшении динамических характеристик и топливной экономичности. Версии 1.8 CVT и 2.0 CVT стали ускоряться до “сотни” соответственно на 0,4 и 0,2 с быстрее, на 3 км/ч возросла “максималка”, расход в смешанном цикле снизился для тех же модификаций на 0,2 и 0,4 л/100 км.

Однако я имел возможность убедиться: перенастройка вариатора позитивно сказалась в том числе и на проходимости. На горном подъеме ASX с модернизированной трансмиссией ведет себя уверен-

нее, чем раньше, хотя система по-прежнему бережет “умную” коробку – на крутом подъеме электроника не позволяла стрелке тахометра подниматься выше отметки 1800 об/мин. Как следствие, обновленный кроссовер полз вверх медленно, но верно.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

#### MITSUBISHI ASX 4WD 2.0 CVT

Габариты, мм	4295x1770x1625
Колесная база, мм	2670
Диаметр разворота, м	10,6
Клиренс, мм	195
Объем багажника, л	384
Снаряженная масса, кг	1455
Тип двигателя	бензиновый L4
Рабочий объем, куб. см	1998
Макс. мощность, л.с./об/мин	150/6000
Макс. момент, Нм/об/мин	197/4200
Привод	полный
Трансмиссия	бесступенчатый вариатор
Макс. скорость, км/ч	191
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7
Расход топлива (средний), л/100 км	19,1
Объем бака, л	60



Азартная управляемость – один из козырей ASX

Разумеется, на этом этапе теста был задействован весь внедорожный потенциал: электромагнитная муфта переведена в положение 4WD Lock, селектор CVT установлен на первой виртуальной передаче.

В остальном поведение ASX на бездорожье не изменилось. На этом автомобиле по-прежнему не страшно съехать с асфальта, двигаться в глубокой колее или по разбитой грузовиками грунтовке – спасибо клиренсу 195 мм, а также углам въезда и съезда величиной 19,5° и 31°. Единственное, что хочется сделать в плане геометрической проходимости, – поменять расположение передней буксировочной проушины. Этим кольцом, расположенным под защитой картера двигателя, периодически цепляешь землю на пересеченной местности. А вот за неокрашенную нижнюю часть кузова можно поставить жирный плюс – с

такой защитой пороги и бамперы не повреждаются как при легких контактах при парковке, так и на бездорожье.

Слова японцев об улучшении динамики тоже оказались не пустым звуком. Машины с перенастроенной трансмиссией быстрее ускоряются с малых и средних скоростей. Обострилась также реакция автомобиля на “газ”, а алгоритм работы CVT стал напоминать работу традиционного “автомата”. Если раньше с нажатием педали акселератора обороты поднимались скачкообразно, то теперь двигатель раскручивается плавно даже при резком нажатии на “газ”. Вариаторный гул при этом перестал быть навязчивым.

### Спортивные гены

Японский кроссовер буквально подначивает к тому, чтобы ехать активно. Этому спо-

собствуют конструкция ходовой части (спереди стойки McPherson, сзади “многорычажка”), точное рулевое управление, производительные бензиновые двигатели и подвеска, которая после обновления 2013 г. стала более энергоемкой и комфортной.

Не буду кривить душой: на разбитой дороге в ASX все-таки потряхивает. Однако если до модернизации шасси казалось попросту зубодробительным, допуская пробой, то теперь тряска доставляет главным образом звуковой дискомфорт, который к тому же можно минимизировать – для этого нужно предпочесть 17-дюймовым колесам 16-дюймовые с большим профилем.

Зато как ведет себя “японец” в связке поворотов! Курсовая устойчивость по меркам сегмента превосходная – машина проходит виражи предсказуемо, со стабильностью и цепкостью хорошего хэтчбека, крены и вертикальные кивки кузова едва заметны. Все-таки, что ни говори, школа создания “заряженных” версий Lancer дает о себе знать.

Хорош и топовый 150-сильный мотор, сочетающийся исключительно с полным приводом и вариатором. Эта связка позволяет совершать быстрые обгоны, не опасаясь, что в самый неподходящий момент случится провал в тяге. Распознав активное ускорение, электроника удерживает повы-

### СМЕНА ДЕКОРАЦИЙ

Машины 2015 модельного года легко опознать по свежему “макияжу”. В комплектациях Instyle, Ultimate и Exclusive установлены светодиодные ходовые огни, появились 17-дюймовые колесные диски с новым дизайном. Также для покупателей автомобиль доступен в новом цвете: синий “металлик” (D06) пришел на смену зеленому (D17). Стоимость Mitsubishi ASX при этом остались на прежнем уровне: за базовую моноприводную версию с 5-ступенчатой механической коробкой передач и 1,6-литровым 117-сильным бензиновым мотором просят 749 000 рублей, моноприводный ASX с 1,8-литровым 140-сильным бензиновым двигателем и вариатором оценен в 919 990 рублей, цены на полноприводную машину с топовым 2-литровым мотором и вариатором начинаются с 1 049 990 рублей.



## Главный пункт обновления – вариатор INVECS-III



шенные обороты столько, сколько необходимо не только в ручном режиме коробки, но и в "драйве".

Тормоза у обновленной машины цепкие, причем, на мой взгляд, даже излишне – на бездорожье хотелось бы более мягких реакций при нажатии на левую педаль. Любителей драйва может обескуражить слишком "длинный" руль – примерно 3,2 оборота от упора до упора. Как видно, такие настройки были "списаны" у соплатформенного Outlander, который после смены поколений настроили на более внедорожный лад.

### Комфорт и драйв

После дебюта в 2010 г. ASX часто критиковали за недостаточный комфорт – прежде всего за тряскость и шумность. И если плавность хода после целого ряда модернизаций подвески удалось улучшить, то в борьбе с разного рода шумами достигнут лишь частичный прогресс. То, что получилось избавиться от истошного завывания вариатора, конечно, немало. Однако шумоизоляция колесных арок по-прежнему неидеальна – это особенно чувствуется на разбитых дорогах, а на высоких скоростях проявляется и аэродинамический гул.

Тем не менее некомфортным я бы ASX не назвал. В том числе потому, что японцы не поскупились на приятные опции – мульти-

функциональный руль, эргономичные кресла, большой сенсорный экран мультимедийной системы, на который выводится изображение с опциональной камеры заднего вида, а также данные русифицированной навигации. В качестве опции доступна и качественная аудиосистема Rockford с сабвуфером внушительного размера, размещенным в районе правой стенки багажного отсека.

---

Цена Mitsubishi ASX –  
от 749 000 рублей

---

А как же тогда плотная подвеска, по-прежнему усердно считающаяся изъяны дорожного полотна? Она вместе с отзывчивыми моторами, мощными тормозами и точным рулем отдает дань фамильной спортивности, которая не только задана конструкцией, но и подчеркнута внешне – поджарым кузовом, трапециевидной решеткой радиатора Jet Fighter, колесными дисками агрессивного дизайна. В конечном счете все это позволяет лучше ощутить скорость, драйв, связь с дорогой.

И, наконец, об изменениях в интерьере. Самое важное, что здесь произошла долгожданная "рокировка", заметно улучшившая эргономику: клавиши обогрева передних сидений перебрались из "слепой зо-

ны" у торца подушки на центральную консоль. Менее значительные перемены, такие как появление гляцевых вставок консоли и оранжевой подсветки крыши, обойду вниманием – об этих декоративных элементах расскажут дилеры.

Не понравилось же по-прежнему не слишком пристальное внимание к деталям, иначе говоря, замаскированные бюджетные решения. Скажем, компоновщики расщедрились лишь на один вещевой карман – в спинке правого переднего сиденья, обделили задние двери нишами для бутылок и мелочовки, а элементы крепления передних кресел к полу прикрыли кожухами из грубой пластмассы, которые отлетают, если их случайно задеть ногой.

Тем не менее обновленный Mitsubishi ASX показался мне добротной и сбалансированной машиной. Тем, кто планирует покорять тяжелое бездорожье, я бы этот кроссовер не порекомендовал, однако для дальних путешествий, выездов на пикники, ежедневных перемещений по городу и езды "с огоньком" этот автомобиль очень даже подходит. Тот факт, что "японец" стал динамичнее и экономичнее при прежней цене, наверняка подогреет интерес покупателей. ■

Больше об этой марке можно узнать на [www.motorpage.ru](http://www.motorpage.ru)