

Вариативность

Если бы в автомобильных конкурсах существовала номинация «За стремление к совершенству», то победу в ней я бы присудил кроссоверу Mitsubishi ASX: упорство, с которым его создатели работают над конструктивными ошибками, вызывает уважение. Очередной этап эволюции был представлен на Южном Урале. Правда, изменились лишь настройки бесступенчатой трансмиссии.

Константин СОРОКИН, фото автора

Расширить силовой диапазон трансмиссии удалось за счет изменения углов канавок шкивов вариатора. Кроме того, изменены размеры валов. В результате удалось снизить трение во фрикционных парах, улучшить динамику и заметно — на 10% — снизить расход топлива.

На Южном Урале у меня была возможность поехать как на новой, так и на дорестайлинговой машине. Пересяживаясь, я старался не менять стиля езды, часто обнулял бортовой ком-

пьютер и ловил разницу в показаниях. Так вот, в «статических» режимах, когда едешь по пустой дороге, плавно ускоряешься и нечасто тормозишь, она лежит в пределах погрешности. То есть разницы в расходе топлива практически нет. Но в «равном» ритме, когда приходилось периодически осаживать перед неровностями и часто обгонять, старая машина тут же «соскакивала с диеты», расходуя на сотню минимум на пол-литра бензина больше. Причины, как мне показалось, кроются не столько в измененной конструкции, сколько в ином ал-

горитме работы вариатора. При резком увеличении подачи топлива двигатель дорестайлинговой машины сразу выходит на высокие обороты, но из-за инертности привода ждать адекватного ускорения приходится две-три секунды: трансмиссия ведет себя как растянутая резинка. Инерционная задержка присуща и обновленному вариатору, но этот агрегат более покладист в зоне средних оборотов: отклик наступает раньше, прогнозировать маневры проще. Отсюда и экономия.

Разница в поведении машин на бездорожье сильнее. Пробираясь к золотону-



На кроссоверы Mitsubishi ASX по-прежнему устанавливаются вариаторы CVT 8 японской компании Jatco, которые кроме обычного режима Drive позволяют переключаться вручную между виртуальными передачами — с помощью селектора или подрулевых лепестков. Однако силовой диапазон увеличился с 5,96 до 6,96; прежде передаточные числа менялись от 2,349 до 0,394, а теперь от 2,631 до 0,378

Автомобиль	Mitsubishi ASX 1.8		Mitsubishi ASX 2.0		
	2014	2015	2014	2015	
Модельный год	2014	2015	2014	2015	
Модель вариатора	F1CJA	F1CJC	W1CJA	W1CJC	
Привод	передний	передний	полный	полный	
Коэффициент трансформации	1,990	1,995	1,990	1,995	
Передаточное отношение	передний ход	2,349—0,394	2,631—0,378	2,631—0,378	
	задний ход	1,75	1,96	1,75	1,96
Разгон 0—100 км/ч, с	главная передача	6,12	6,026	6,12	6,026
		13,1	12,7	11,9	11,7
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	9,8	9,4	10,5	9,4
	загородный цикл	6,4	6,2	6,8	6,7
	смешанный цикл	7,6	7,4	8,1	7,7



Характерных внешних отличий от предшественника у кроссовера Mitsubishi ASX 2015 модельного года нет. Но если говорить об опциях, то ходовые огни теперь доступны и на более простых версиях, а среди новых «аксессуаров» появились колесные диски с «закрученным» рисунком. В салоне чуть «пригламурился» отделочный пластик, а кнопки подогрева сидений переместились под блок управления микроклиматом

ному месторождению на Мурашкиной горе (подробности — в рубрике AR-live на нашем сайте), мы были вынуждены оставить дорестайлинговый ASX у подножия холма: машина напрочь отказывалась забираться на крутой подъем, причем попытки заставить ее ехать в гору с разгона или враскачку лишь усугубляли ситуацию. Тяговый потенциал обновленного вариатора выше, но поправку на «резиновость» трансмиссии все равно делать надо. Общий совет владельцам вариаторных кроссоверов: забудьте о езде «внатяг» и пробуксовке! Тяжелые участки и крутые подъемы на «бесступенчатой» технике надо проходить

с разгона, имея запас хода и «теплоемкости» трансмиссии, иначе быстро встанете из-за перегрева вариатора.

К сожалению, апгрейда «старых» вариаторов для кроссоверов Mitsubishi ASX не предусмотрено, ведь помимо новых шкивов и валов у доработанного агрегата еще другие картер и гидроблок. Так что, планируя покупку такого автомобиля (цены не изменились), убедитесь в наличии последних обновлений трансмиссии. Вариаторы новых машин имеют маркировку F1CJC для переднего привода и W1CJC для полного привода. Кроме того, тип вариатора можно установить по модельному году самого автомобиля, который зашифрован в десятом символе

идентификационного номера (VIN): E — это 2014 год, а F — 2015 год.

Пару слов о плавности хода. Во время редакционной экспедиции в Грузию (AP №21, 2010) Mitsubishi ASX первого поколения запомнился тем, что на дорогах Сванетии он просто разгромил мой вестибулярный аппарат. Но нынешний ASX (за четыре года японцы дважды внесли изменения в конструкцию ходовой части — подробности в AP №22, 2011 и №7, 2013) не узнать! Могу сказать, что по плавности хода он на голову выше бестселлера своего сегмента Hyundai ix35, на котором я год назад тоже ездил по дорогам Южного Урала (AP №20, 2013). Японский автомобиль лучше

держит удары (в том числе и по задней подвеске, к которой у нас было больше всего претензий), меньше раскачивается на волнах, лучше управляется на неровных покрытиях — и в итоге позволяет держать более высокую среднюю скорость. Кстати, о достойном ездовом комфорте Mitsubishi ASX в сравнительном тесте с конкурентами упомянули и наши эксперты (AP №1, 2014). Ну а мое путешествие по Южному Уралу родило еще одну аналогию: «три бриллианта» Mitsubishi очень похожи на значок радиационной опасности, который часто можно встретить на предупреждающих табличках в лесах Челябинской области. Об этом — на следующей странице.

