

Жесткие меры

Работа над ошибками началась в марте нынешнего года, когда в Москву прилетел Масахиро Тамура, шеф испытателей фирмы Mitsubishi. Одним из пунктов его программы были совместные поездки с Александром Диваковым и Михаилом Подорожанским. Судя по всему, Тамура-сан не счел наши претензии мелочными придирками — и Mitsubishi ASX 2012 модельного года обзавелся новыми задними амортизаторами, иными стойками переднего стабилизатора поперечной устойчивости и заново настроенными блоками управления электроусилителя руля и системы стабилизации.

Вкратце напомним суть претензий: стуки подвески на выбоинах, отсутствие внятной обратной связи «по рулю», а главное — диагональная раскачка на неровностях в поворотах, из-за чего машина порой резко и опасно спрыгивала задней осью с траектории. Даже на прямой волны покрытия вызывали повторные колебания, причем амплитуда раскачки иной раз была такова, что подвеска «замыкалась»!

Сейчас мы поехали на «старом» ASX по полигону — и убедились: да, все так и есть.

А теперь — Mitsubishi ASX образца 2012 модельного года, который недавно поступил в продажу. Жесткие неровности, швы, трещинки чувствуются острее — их будто стало больше. На крупных выбоинах автомобиль трясется и стучит примерно так же, как и раньше, но волны покрытия теперь не проблема — никакой раскачки и повторных колебаний. Ушло ощущение расхлябанности, и в целом, даже с учетом увеличившейся жесткости подвески, ASX стал комфортнее!

Реактивное действие на руле по-прежнему неидеально — руль чуть «пережат» в центральном положении, но по мере отклонения баранки усилие теперь нарастает адекватно. В волнистых и усыпанных ямами поворотах — лишь небольшая поперечная качка и вздрагивания. Траекторию автомобиль уже держит надежно, лучше стала вести себя и система стабилизации. Если раньше при возникновении заноса система срабатывала, а затем, словно испугавшись ответственности, вдруг ослабляла хватку, заставляя попотеть уже водителя, то теперь работает до победы. Стало спокойнее.

Если бы по итогам экспедиции в Грузию мы проставляли экспертные баллы сейчас, то только за плавность хода присудили бы машине баллов на десять больше. И тогда... Mitsubishi ASX догнал бы Renault Duster. А с учетом того, что и управляемость в целом стала лучше, то и перегнал бы его. Но чтобы ликвидировать отставание от пары Qashqai—Yeti, принятых по

Главное отличие интерьера кроссовера 2012 модельного года — хромированные элементы взамен посеребренных. Вдобавок изменился пластик панели, обрамляющей центральную консоль. А гамма модификаций пополнилась переднеприводной версией 1.6 Infort с «механикой» (699 тысяч рублей) и полноприводной 2.0 Invite с вариатором (1 млн рублей)



Павел КАРИН
Экспертная группа: Александр ДИВАКОВ, Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ
Фото Романа ТАРАСЕНКО

Раньше занос мог быть вызван неровностями в повороте даже на безобидных скоростях. Модернизированное шасси допускает такие скольжения только при серьезном превышении скорости, а система стабилизации борется с ними успешнее, чем раньше. Кроме того, японцы говорят, что снабдили ASX «антиблондиновой» системой, которая в случае одновременного нажатия педалей газа и тормоза отдает приоритет тормозам. Но если нажать обе педали на скорости 80 км/ч на «дореформенной» машине, то тормоза одерживают верх и без всякой «электронной» помощи

следам нашей публикации мер было бы все равно недостаточно. По объему багажника и удобству на задних сиденьях Skoda Yeti по-прежнему предпочтительнее, а Nissan Qashqai все равно опередил бы ASX по разгонной динамике, ведь в настройках силового агрегата Mitsubishi изменений нет.

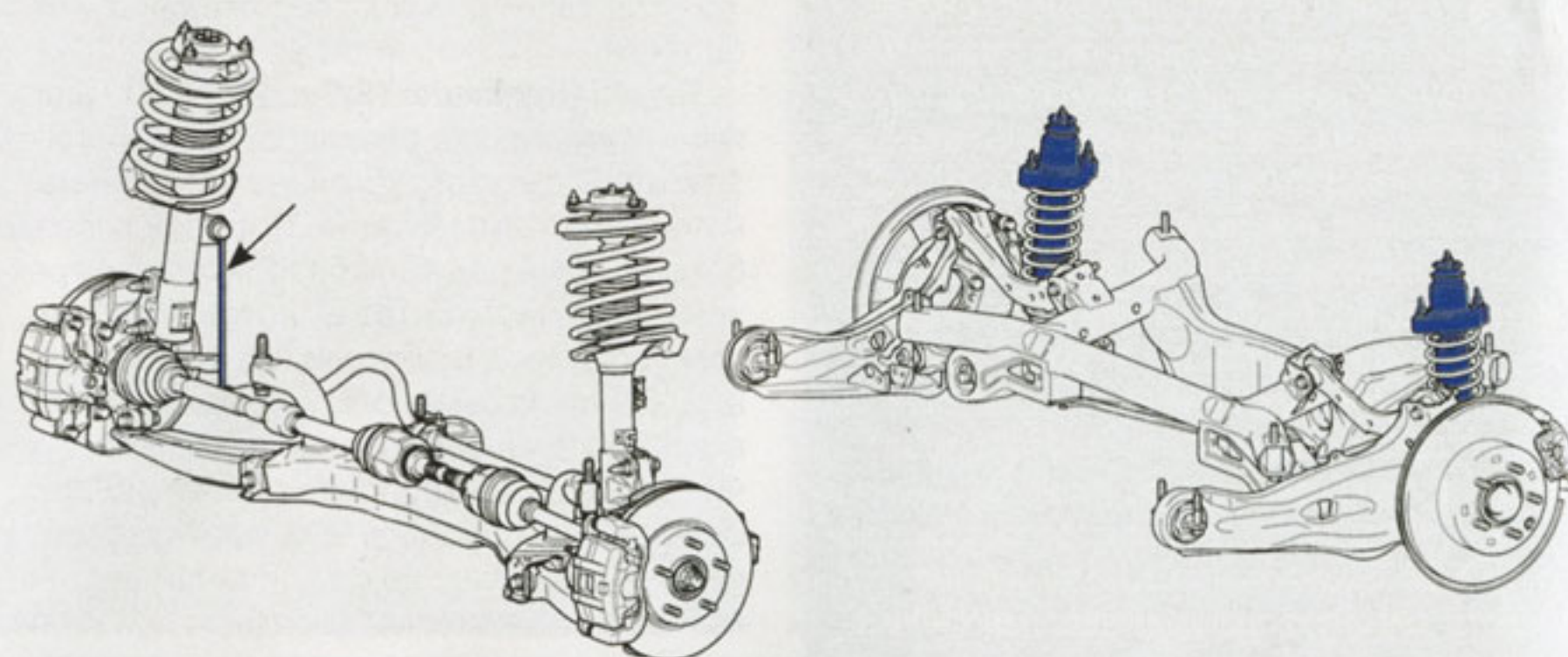
Но это едва ли помешает обновленному ASX сократить «рыночное» отставание от главного конкурента. Если во второй половине прошлого года в России

было продано 14380 Кашкаев (включая 1939 семиместных версий Qashqai+2), а ASX довольствовался результатом 5215 штук, то в первой половине нынешнего года счет уже 15886:10450, хотя по-прежнему в пользу Ниссана.

А есть ли шанс на апгрейд у тех, кто уже приобрел «дореформенный» ASX? Как повелось в России, отзывной кампании, когда официальные дилеры бесплатно устраняют недостатки, не будет и на этот раз. Хотя, на наш взгляд, это именно тот случай, когда отзыв был бы абсолютно уместен, поскольку речь идет о безопасности. Однако в компании Рольф Импорт (это эксклюзивный импортер автомобилей Mitsubishi в России) даже не планируют предоставлять дилерам новую «прошивку» для контроллеров электроусилителя руля и системы стабилизации, чтобы «закачивать» ее в ранее выпущенные машины. Конечно, владельцам

старых кроссоверов можно поменять амортизаторы со стойками стабилизаторов (они полностью взаимозаменяемы с прежними), но проводить эту операцию придется за свой счет — например, пара задних амортизаторов вместе с установкой обойдется в 17 тысяч рублей. Вдобавок опрошенные нами сотрудники дилерских центров Mitsubishi не знают ни о внесенных изменениях в конструкцию ASX, ни о каких-либо возможных доработках уже проданных машин.

Но с другой стороны, помните наши претензии к шасси Кашкай? Ниссановцы тоже провели модернизацию, «привязав» ее к выходу в свет рестайлинговой машины, однако ждать улучшений пришлось три года. А в Mitsubishi справились за год: выпуск модернизированных кроссоверов ASX начат с июля этого года — отсчет пошел с машин, VIN которых заканчивается символами WCZ000101. □



Цветом выделены измененные элементы подвесок: спереди (на левой схеме показано стрелкой) — стойки стабилизатора поперечной утойчивости, а сзади (показана подвеска переднеприводной версии) — амортизаторы