

КАЛУЖСКИЙ РЕМЕЙК

MITSUBISHI OUTLANDER XL ЗАВЕЗЛИ В РОССИЮ В ДАЛЕКОМ 2007 ГОДУ, ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ ПАРКЕТНИК С ПРИЯТНЫМ ДИЗАЙНОМ И ХОРОШЕЙ ПОДБОРКОЙ МОТОРОВ СРАЗУ ЗАВОЕВАЛ ПРОЧНЫЕ ПОЗИЦИИ НА РЫНКЕ, НО ГРЯНУЛ КРИЗИС И МНОГОЕ ИЗМЕНИЛОСЬ... А ПОТОМ КРИЗИС КОНЧИЛСЯ, И НАРОД ПОТРЕБОВАЛ ПРОДОЛЖЕНИЯ БАНКЕТА.

ТЕКСТ И ФОТО: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН

Мitsubishi Outlander XL с самого начала поставок располагал 2,4-литровым 4-цилиндровым движком, сопряженным с вариаторной трансмиссией, и 3-литровым 6-цилиндровым, работавшим в паре с 6-ступенчатым «автоматом». Обе комплектации хорошо продавались, но, когда кончились «жирные годы», первой не выдержала падения спроса топовая «трехлитровка». Ее прекратили завозить уже в 2008 году, а последние машины распродали к 2009-му. На волне кризиса в вынужденную «моду» вошли маленькие двигатели, и удачно перелицованный в тиле десятого «Лансера» паркетник обзавелся двухлитровым мотором мощностью 147 лошадиных сил. Рестайлинг случился в 2010 году, тогда же обновленный XL побывал у нас на тесте. Машина с внешностью истребителя и скоростными характеристиками черепахи кро-

ме просторного салона привлекла прежде всего ценой — простейшая комплектация с вариатором и полным приводом за «каких-то» 1 049 000 рублей — отличный вариант для отощавшего менеджера, а пределом мечтаний стал 170-сильный 2,4-литровый Outlander XL, но ненадолго. Кризис кончился, во всяком случае, в сердцах россиян, которые, судя по опросам, оказались вполне готовы «взяться за старое».

ВПЕРЕД, КАЛУГА! РУЛИ ЯПОНИЯ!

Только ленивый мировой автопроизводитель не строит сейчас сборочных цехов в Калужском регионе, а Mitsubishi не из таких, проект PSMA RUS стартовал в 2009 году. Завод на 70% принадлежит французскому концерну PSA и на 30% Mitsubishi, однако, фактический приоритет на конвейере за японцами, поскольку Peugeot 4007 и Citroen C-Crosser не что иное, как слегка огламуренный Outlander XL.

Строительство поделено на две части, пока действует только участок SKD, то есть фактически «отверточное производство». С прошлого года Mitsubishi собирает в Калуге 2,4-литровые машины, а в мае 2011-го калужскую прописку получила и вернувшийся в Россию трехлитровый XL.

На заводе трудятся более 700 человек, причем количество женщин и мужчин на сборочном конвейере примерно одинаково, и это не случайно, руководство сознательно стремится к такому балансу, ведь современное автомобильное производство не требует грубой силы и совсем не похоже на тяжелый физический труд. Сейчас площадь цехов составляет 10 000 м², но, по словам заводского руководства, это лишь «ясли». К лету 2012 года планируется закончить строительство новых сборочных линий площадью 125 000 м² и начать мелкоузловую сборку. Проектная мощность — 125 000 машин в год при производстве в три смены. Всего на PSMA RUS собирают пять моделей: единый в трех лицах (два из которых французские) Outlander XL и легковушки Peugeot 308 и Citroen C4.





Пока что на калужском конвейере «женят» двигатели с кузовами и заливают жидкости

СДЕЛАНО В РОССИИ. НА ВСЕ 20%

Как ни парадоксально, но лозунг «Японское качество. Сделано в России» — чистая правда, потому что на самом деле машины собирают в Японии. Целиком и полностью. Затем их везут во Францию, разбирают, снимая около 20% деталей, например, двигатель и задний мост, отправляют в контейнерах к нам, и действие происходит в обратном порядке, плюс заливка жидкостей, контроль качества и испытания на заводском полигоне. Зачем японцам такая «муда» (в некоторых японских корпорациях это слово означает лишние действия), нужно спросить российскую таможню, ее вообще надо много о чем спросить. Но не будем удаляться от темы, ведь главное, что трехлитровый XL у нас есть, и в Калугу мы ездили именно на нем.

Модифицированный топовый XL отличается от собратьев лишь люком, хромированными накладками на порогах, подоконной ли-

нии и серебристой окантовкой селектора АКПП. Внутри тоже ничего особенного, правда, передняя панель хотя бы с виду не такая жесткая, как прежде, а вот раздельного «климата» и регулировки руля по вылету так и не появилось. Но это все давно известные оговорки, основное — движок. Естественно, «новый старый знакомый» теперь соответствует экологическим нормам Евро-4, причем мощность выросла на три лошадиных силы (до 223 л. с. при 6250 об/мин), а крутящий момент — до 284 Нм при 3750 об/мин вместо прежних 276 Нм при 4000 об/мин. Эта небольшая прибавка практически не повлияла на характер мотора, да и особого преимущества в разгоне до сотни не дала — 2,4-литровый XL медленнее всего на 1,1 секунды. Зато 6-цилиндровый движок в паре с традиционной АКПП вместо вариатора гораздо увереннее ведет себя при резких маневрах. Его не надо всякий раз «крутить» до визга, чтобы успеть завершить об-

гон, и пусть 6-ступенчатый «автомат» иногда немного задумывается, динамика в целом значительно лучше. Кстати, все версии Outlander XL теперь оснащаются системой приоритетного торможения — если вдруг педаль акселератора зацепилась за коврик и заклинила, не паникуйте, а просто жмите на тормоз — он главнее, даже если умудриться одновременно нажать обе педали, машина будет тормозить, а не разгоняться.

ЛИШЬ БЫ НЕ БЫЛО ВОЙНЫ

Если вторая волна кризиса, почти что запущенная зловередным Standard & Poor's, понизившим в августе кредитный рейтинг США, не накроет мировое сообщество, перспективы «Аутландера» вырисовываются очень заманчивые. На сегодняшний день только Toyota RAV4 опережает его по продажам, но все может измениться очень быстро, ведь теперь XL доступен с полной гаммой моторов. Полноприводные двухлитровые версии стоимостью от 1 129 000 рублей пока что приходят из Японии, причем разница в цене с 2,4-литровым Outlander калужской сборки исчезающе мала — он «начинается» от 1 199 000 рублей. Да и обновленный «отечественный» трехлитровый паркетник от Mitsubishi стоит не больше 1 479 000 рублей, тогда как удлиненный «Равик» — прямой конкурент по вместительности, со всеми «наворотами» типа жесткого диска стоит 1 435 000 рублей, но оснащается лишь 2,4-литровым 170-сильным двигателем. 4x4



Весь «японо-французский» модельный ряд собирают на одном заводе



Обычно машины проверяют на герметичность в специальной «душевой кабине», но сегодня об этом позаботился жестокий ливень

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MITSUBISHI OUTLANDER XL 3.0

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	V6 бензиновый
Рабочий объем, см³	2998
Макс. мощность, л. с. при об/мин	223/6250
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	284/3750

ТРАНСМИССИЯ

Тип привода	4WD
КПП	АКПП-6

ПОДВЕСКА

Передняя / задняя	независимая / независимая
-------------------	---------------------------

ТОРМОЗА

Передние / задние	дисковые / дисковые
-------------------	---------------------

МАССА

Снаряженная / полная масса, кг	1645/2350
--------------------------------	-----------

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

Длина, ширина, высота, мм	4665/1800/1680
Колесная база, мм	2670
Колея передняя / задняя, мм	1540/1540
Дорожный просвет, мм	215
Размер шин	225/55 R18

ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Разгон 0–100 км/ч, с	9,7
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива	
Городской/загородный цикл, л/100 км	15,1/8,0
Топливный бак, л	60