

"МИЦУБИСИ-АУТЛЕНДЕР-XL"

от 929 000 руб.*



ЧУЖАЯ МАСКА

Незлобивую муху природа иной раз маскирует под смертельно опасную осу, а беззащитную рыбешку делает похожей на зубастую хищницу – чтобы не обижали. Совсем недавно добреейшей души семейный автомобиль резко сменил выражение лица – нахмурился весь, набычился. А что у него с характером?

Езжайте самолетами

Бр-р-р! Прямо-таки холодок бежит по коже. Презрительный, надменный прищур, развернутая акулья пасть, характерная горбинка на переносице капота – весь этот фейс, несколько лет назад ставший визитной карточкой "Лансера" десятого поколения, теперь украшает "Аутлендер-XL". Морда эта, надо сказать, обладает каким-то гипнотическим эффектом. По сути, хищная физиономия – шеф-дизайнер "Мицубиси" Масаки Мацухара называет ее "Джет файтер", то

бишь "Реактивный истребитель", – и есть главное блюдо рестайлинга. Между прочим, изменений во внешности немного, кроме реактивного сопла-решетки это несколько иные пороги и выштамповка над номерным знаком, и тем не менее машина воспринимается однозначно новой.

Ну а какой же еще? Ведь помимо "джетфайтеровского" передка кроссовер "Мицубиси" получил другой мотор и не виданную нами раньше трансмиссию. Это не говоря уже про куда более комфортабельный и удобный салон!

Тюнинг по-домашнему

Ну хорошо-хорошо, пусть будет – существенно обновленный. Хищная морда "Аутлендера-XL" все-таки меня загипнотизировала. Если физиономией "Лансер" поделился со старшим братом только теперь, то интерьеры у них и раньше были очень похожи. Вплоть до бюджетного пластика передней панели. И надо сказать, в салоне отнюдь не самого дешевого кроссовера он воспринимался откровенным жмотством.

Которое отныне уничтожено на корню. Причем по архитектуре – дизайн, форма панелей, расположение

основных и второстепенных органов управления – салон как будто остался прежним. Зато отделочные материалы выглядят и блажородней, и дороже. Противосолнечный козырек, дверные панели, подлокотники и даже крышки двух перчаточных ящиков обшиты мягкой кожей с аккуратной белой прострочкой. Да, это еще не "Ауди-Q5", но уже и не звенящий пластиком "Лансер".

Более того, мягкой текстурой и богатой фактурой дело не ограничилось. На самой дорогой версии "Ультимейт" установлен модный сенсорный дисплей, объединенный с навигационной системой и камерой заднего вида. "Знаменито!" – сказала бы Элочка-людоедка, которая, как известно, мужниных денег не считала. Удобно, скажем мы, но больно уж дорого. Менее навороченные комплектации вроде нашего "Инстайла" по-прежнему щеголяют узким, бликующим на

* На рестайлинговые машины 2009 года выпуска скидка составляет 30–40 тыс. руб.

солнце экранчиком магнитолы на передней панели. Зато скучноватую нижнюю часть торпедо удачно разбавляют хромированные ободки ручек управления климат-контролем. Повращал, понажимал – наглядно и удобно.

Да и вообще, по части дизайна, равно как и читаемости приборов, посвежевший "Чужеземец" сделал уверенный шаг вперед. Скажем, цветной дисплей, сменивший в центре приборной панели невыразительный экранчик с ядовито-красными цифирками, выглядит почти как полноцветный "Ай-Фон" в сравнении с монохромной "Нокией" десятилетней давности. Да и удобнее он к тому же. Теперь, скажем, можно одновременно вывести на дисплей данные о расходе топлива и температуре охлаждающей жидкости в двигателе.

Даже и без того просторный диван японцы умудрились сделать лучше и удобнее. Завидные размеры, изменяемый угол наклона спинки, продольная регулировка подушки – все, как и раньше, при нем. Только теперь начиная с версии "Инстайл" в багажнике в обивке задних колесных арок появились симпатичные рычажки. Смело тянем на себя, и часть подушки вместе со спинкой совершает кувырок вперед. За пару секунд погрузочная длина трюма возрастет с метра до полутора – раньше все это приходилось делать вручную владельцам даже самых дорогих версий.

Вопрос ожидания

Хищная внешность и облагороженный интерьер – это, безусловно, хорошо. Но вот как себя покажет новый мотор? Ведь 2-литровой безнаддувной "четверке" мощностью 147 л. с. в паре с вариатором предстоит справляться с довольно тяжелой машиной. Более полутора тонн сухой массы, а еще топливо, пассажиры, багаж...



Наглядный удобный ЦВЕТНОЙ ДИСПЛЕЙ

положен всем версиям начиная с "Интенс". Покупателю базового "Информа" придется довольствоваться прежним монохромным экранчиком



▲ Стильные ПОДРУЛЕВЫЕ ЛЕПЕСТКИ позволяют переключать виртуальные передачи вариатора вручную



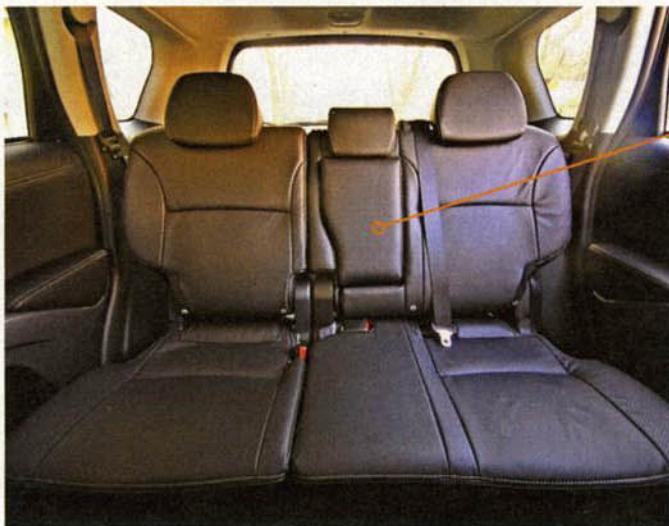
ГОНЩИКИ ЖДУТ ДО ОСЕНИ

В сентябре должны возобновиться продажи 3-литровых модификаций. Мощность V-образной "шестерки" японцы увеличили с 220 до 230 л. с., а изюминка версии – система полного привода



S-AWC, подразумевающая возможность выбора степени блокировки дифференциала в зависимости от дорожного покрытия.





■ Диван "Аутлендера" остается едва ли не **САМЫМ ПРОСТОРНЫМ** среди "паркетников". В подлокотнике предусмотрена пара подстаканников

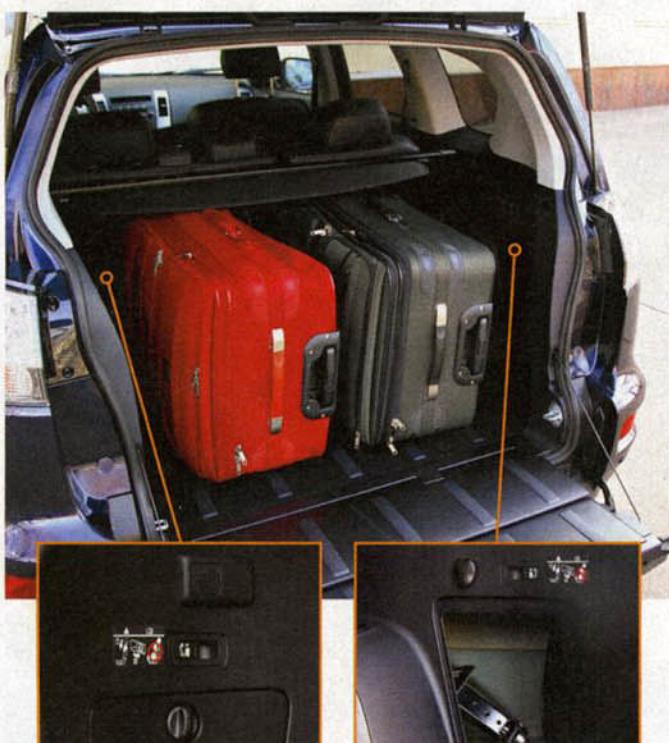
Сложенная "бутербродом" часть дивана открывает **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ** для погрузки габаритного багажа

Первые километры пути как будто подтвердили мои опасения. Прожимаю педаль газа примерно наполовину, и, довольно бодро приняв с места, после 70–80 км/ч "Аутлендер" угасает как свеча на ветру. Решившись на обгон со 100 км/ч, я и вовсе успел хорошенько испугаться. Обороты мотора растут, равно как и шум в салоне, встречная машина приближается, тревожно помаргивая дальним светом, а мой "Мицубиси" будто кто за задний бампер держит! Получается, каждый маневр нужно рассчитывать с математической точностью? И это всего с двумя пассажирами в салоне, а если набиться внутрь хорошей компанией да еще чемоданов с горочкой насыпать?

Оказалось, не все так грустно – есть-таки способ пришпорить мотор. Нужно для этого на удивление немножко – всего-то пару-тройку тренировочных разгонов с педалью газа, прожатой до пола. Ведь бесступенчатая трансмиссия "Инвекс III" наделена адаптивным режимом. Работу в диапазоне 5–6 тысяч об/мин толковый вариатор воспринимает весьма однозначно, и уже со следующего светофора машина заметно резвее откликается на приказы акселератора, и скорость, соответственно, растет быстрее. Разумеется,

существенно увеличивается и аппетит "Чужеземца", но тут уж придется выбирать: либо быстрее ехать, либо меньше платить. Насколько меньше? Менее активно педалируя, с 14,5 литра на сотню мы быстро спустились до 11,2 л. И снова спасибо "Инвексу" – поняв, что спешить некуда, вариатор работает в нижней зоне передаточных чисел, не гоняя мотор понапрасну.

И все-таки 12,3 секунды до сотни и 180 "кэмэч" максималки не те цифры, которых ждешь от "Джет файтера". Впрочем, коли хочется побольше огня, никто не мешает выбрать 170-сильный мотор объемом 2,4 л. В равной комплектации он дороже на тридцать тысяч. Есть о чём задуматься.



ДВА МОТОРА, ЧЕТЫРЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

Пока "Аутлендер-XL" продаётся с двумя типами КП, приводом на передние колеса или трансмиссией 4WD, а также рядными "четверками" рабочим объемом 2 и 2,4 л. Базовая комплектация "Информ" в сравнении с одноименной дорестайлинговой несколько урезана: всего пара подушек безопасности, ABS, MP3-магнитола, климат-контроль, электропакет, черные

рейлинги. "Интенс" богаче на боковые и оконные подушки безопасности, хром во внешней отделке, диски из легкого сплава и чуть более нарядный салон с цветным дисплеем. "Инстайл" интересен кожаным салоном и ESP, а топовый "Ультимейт" привлекает адаптивным биксеноном, камерой заднего вида, навигацией и системой доступа без ключа.

+ Выразительная внешность; просторный, трансформируемый салон с практичным багажником; привлекательная цена базовой версии

- Не слишком удачно составленные комплектации; посредственная шумоизоляция колесных арок; невысокие внедорожные качества; низко висящее запасное колесо

**Герой городского романа**

А вот о чём точно следует забыть, так это о внедорожных подвигах. Пока мы лазили по бордюрам, мерили рытвины с футбольный мяч, полный привод и не нужен был. Но на раскисшем грейдер - недосыпали дорожные работники щебенки да песочку - даже режим 4WD не помог. Преодолев сотню метров, не без труда развернулись, побуксовав и что-то зацепив днищем. Вроде и выбрались, но в салоне уже запахло палеными фрикционами... В любом случае для членов "Клуба любителей фронтовых дорог" у "Мицубиси" есть другие машины - от пикапа до "Паджера", всех размеров и мастей. У XL же как не было, так и нет джиперских качеств. Геометрия у него так себе, да и полно-приводная муфта склонна к перегреву.

На шоссе же уверенно и надежно себя чувствует даже базовая, только что появившаяся в продаже переднеприводная версия. Она к тому же

чуть экономичней, а с "механикой" еще и на полторы секунды быстрее разгоняется до сотни. Но главное, только 2WD можно получить по цене меньше миллиона. Причем комплектации построены так, что полный привод обойдется аж в 226 тысяч.

Без грима

В любом случае выбор за вами. Ведь и оптимальный полноприводный "Аутлендер-XL" с 2,4-литровым мотором и коробкой CVT за 1 155 000 руб. по нынешним временам не кажется безумно дорогим. А при такой разнице в ценах и 2-литровая версия с передними ведущими имеет право на существование.

Помните только, что хищная морда - это лишь макияж. Хищником японский кроссовер - уж не знаю, к счастью или к сожалению, - так и не стал. Он по-прежнему вместительный, удобный, солидный семейный автомобиль, который стоит вполне приемлемых денег.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**Mitsubishi Outlander XL 2,0 2WD (2,4 CVT 4WD)****Общие данные**

Кузов, число мест/дверей	универсал, 5/5
Снаряженная масса, кг	1465 (1700)
Длина x ширина x высота, мм	4665 x 1800 x 1720
База, мм	2670
Диаметр разворота, м	10,6
Скорость, км/ч	180 (190)
Разгон 0-100 км/ч, с	12,2 (10,8)
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,6/10,3 (7,5/12,6)
Объем багажника (5/2 места), л	541/1690
Объем топливного бака, л	60/Аи-95

Двигатель

Расположение	спереди поперечно
Конструкция	4-цилиндровый, рядный, бензиновый
Рабочий объем, см ³	1998 (2360)
Мощность, л. с. при об/мин	147/6000 (170/6000)
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	20,3/4200 (23,7/4100)

Шасси

Привод	на передние колеса (с автоматически подключаемыми задними)
Коробка передач	5-ступенчатая механическая (бесступенчатый вариатор)
Подвеска	независимая пружинная
спереди/сзади	"Мак-Ферсон"/многорычажная
Рулевое управление	реечного типа с гидроусилителем
Тормоза	дисковые, спереди вентилируемые
Шины	225/55 R18 (215/70 R16)