

Конформист

"Mitsubishi Outlander XL"
подделается под вас



Монопривод и двухлитровый мотор – не единственное, с чем приехал в нашу страну обновленный кроссовер. Клиенты наверняка оценят новый уровень комфорта, а также возможность подстроить автомобиль под себя с помощью... электроники.



ЛЮБИТ Барашков всякие эффекты. Хлебом не корми! Вот и сейчас досстал где-то этих жонглеров пламенем... Красиво, говорит, будет – огонь и машина! Красиво-то красиво, а у меня сердце каждый раз вздрогивало, когда девушка крутила на металлических поводьях два факела рядом с бортом тестового автомобиля. Того и гляди – опалил бока...

Похоже, творческий запал нашего фотографа зацепил и меня, потому как в голову полезли всякие образы и видения. Подумал, например, что вот такие же огни видели, наверное, летчики Второй мировой – на форсаже их поршневые двигатели выбрасывали пламя...

Впрочем, самолеты мне почудились неспроста. В

любом дилерском центре "Mitsubishi" вам скажут, что дизайн передней части обновленного "Outlander XL" имеет не только фамильные черты марки, присущие, например, "Lancer" или "Colt", но и недвусмысленно напоминает внешность известного изделия "Mitsubishi Heavy Industry" – истребителя F2!

Это известие произвело на меня столь сильное впечатление, что еще до того, как забрать машину, я не поленился залезть в Интернет и посмотреть, как выглядит это самурайское оружие. Должен признаться, похожего мало. Единственное, в чем японцы не лукавят, – если у прошлого "Outlander XL" впереди красовалась обычная по виду радиаторная решетка, то теперь на этом мес-

те зияет трапециевидная дыра, своим видом и впрямь напоминающая воздухозаборник реактивного истребителя...

Впрочем, не только ради красоты это было сделано. Более длинный нос, измененная форма капота, а также по-другому посаженные дворники должны позаботиться о том, чтобы, не дай бог, сбитый этим "истребителем" пешеход получил меньшие травмы.

Позабочились здесь и о безопасности пассажиров. Теперь в стандартную комплектацию входят семь подушек безопасности, включая подколенные.

Ну а для завершения описания внешних изменений автомобиля, надо упомянуть новую оптику с адаптивными ксеноновыми фарами и

более крупные, особенно в нижнем сегменте, зеркала. Теперь, чтобы рассмотреть, что творится в районе задних колес, допустим, при парковке возле высокого бордюра, нет необходимости опускать долу зеркало. Да, еще в корпусах зеркал появились повторители поворотов.

Тотальный контроль

ВНУТРИ изменений заметно больше. Владельцы предыдущих поколений "Outlander XL" жаловались на твердую гремучую обивку. Теперь салон щеголяет затянутым в мягкую, приятную на ощупь кожу козырьком над панелью приборов. Ею же оформлены верхние части дверных панелей. Поменялась кожа и на мультифункциональном руле. Только обод у него мог бы быть чуть потолще – при перехватах пальцы постоянно упираются в собственную же ладонь.

Центральный дисплей не только стал более контрастным. Теперь он обрел так называемую "интуитивную подсветку". То есть, если у тебя с машиной все нормально – и топлива хватает, и температура двигателя в норме, – соответствующая этим показателям индикация светится спокойным сине-зеленым цветом. Но, случись какая-то неприятность, те же шкалы тут же станут пунцовыми и, конечно же, привлекут внимание водителя, даже если тот на панель приборов не смотрит.

Еще одно новшество, прописавшееся в электронных мозгах обновленного "Outlander XL", называется "Electronic Total Automobile Control System" (ETACS) и подразумевает собой электронную систему полного управления автомобилем. То есть хочешь, чтобы летом у тебя автоматически все стекла в дверях закрывались, когда машина становится на охрану, – пожалуйста. Хочешь, чтобы, наоборот, не закрывались, – тоже не вопрос. Хотите, чтобы оставленная при выключенном двигателе магнитола сама вырубилась через полчаса, – можно запрограммировать. Желаешь, чтобы она полностью высосала весь аккумулятор, – ваше право. С помощью системы ETACS можно настроить функцию "Проводи меня до дома", количество миганий фар при снятии и постановке на охрану и много чего еще интересного. Увы, самостоятельно настроить автомобиль под себя не получится

– это сможет сделать для вас только специалист на сервисной станции, подключив к бортовой системе "Outlander XL" специальный прибор.

Странно, что в контексте этих достойных новшеств у "Outlander XL" по-прежнему руль не регулируется по вылету. И нет такой функции, как запуск двигателя кнопкой. Здесь, как в старые добрые времена, обычный ключ с неубирающимся жалом.

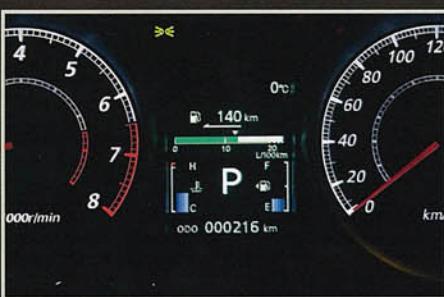
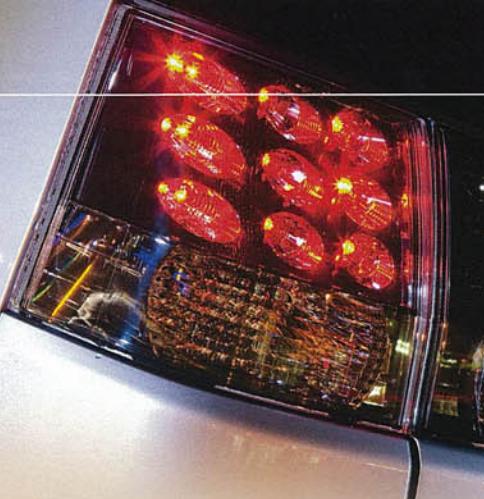
Но и отдельных слов заслуживает багажник. По объему и высоте он у "Outlander XL" один из самых лучших в классе. Для удобства погрузки, как и в предыдущем поколении модели, откладывается задний борт. На месте и другое, по-прежнему уникальное в этом классе автомобилей техническое решение – система "One touch". Чтобы сложить каждую из двух секций заднего дивана, достаточно потянуть за ручку на спинке: "брый" – и на образовавшейся площадке спать можно.

Эта быстрота очень кстати, когда ваши друзья, например, держат позади машины на весу только что купленный вами ходильник и от вашего проворства зависит то, насколько широко вам потом придется проставляться... Впрочем, есть у этой медали и обратная сторона. Чтобы установить кресло назад, надо по очереди тянуть за специальные хлястики, оттягивая при этом уже упомянутую ручку и наваливаясь всем телом...

Японская четчетка

ХОДОВАЯ часть у автомобиля осталась прежней. Единственное, на чем настаивают конструкторы, – за счет алюминиевой крыши центр тяжести у "Outlander XL" стал ниже, и машина должна увереннее проходить виражи. Не изменился и внедорожный арсенал – рядом с селектором коробки передач расположена шайба, которой можно принуди-

тельно подключить полный привод и блокировки. К слову, с помощью этой шайбы легко проверить, насколько возрастает расход топлива при движении в режиме "4x4". В моноприводном компьютер показал мне запас хода 140 км, в полноприводном – 120 км. И еще, чуть не забыл! Специально для России нижняя часть порогов у "Outlander XL" некрашеная, так что можно смело цеплять бордюры тротуаров и оградки палисадников.



Шкалы приборов на центральном дисплее теперь "интуитивно" подсвечены.

Управление информационным дисплеем вынесено на специальную кнопку слева от рулевой колонки.

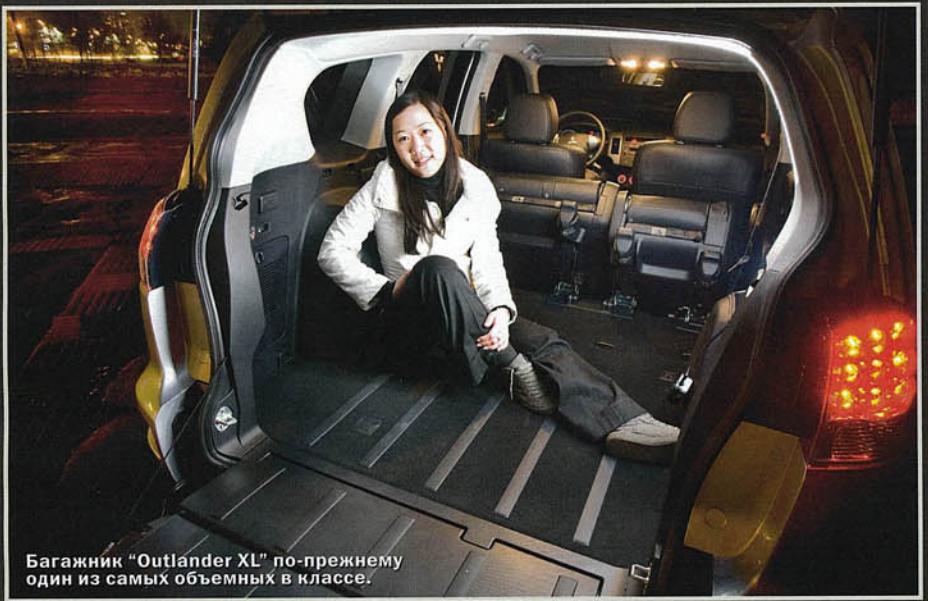


Внешние зеркала стали крупнее и обзавелись повторителями поворотов.



Мягкой кожей теперь затянуты козырек над щитком приборов и верхние части обивки дверей.





Багажник "Outlander XL" по-прежнему один из самых объемных в классе.

На ходу в салоне слышны и мотор, и шины. Однако тот, кому доводилось ездить на "Outlander XL" предыдущего поколения, обязательно отметит, что автомобиль стал заметно тише. А если вас все равно досаждает шум, то воткните флэшку в USB-порт, который теперь появился в салоне, и слушайте музыку.

Коробка – хорошо знакомый нам вариатор, подстраивающийся под стиль езды конкретного водителя – фишка придуманная еще 90-е годы, когда многие болели за Томми Мякинена, гонявшего на раллийных "Харизмах". Однако, по словам конструкторов, для нынешнего "Outlander XL" эту коробку существенно доработали, теперь она куда быстрее пересчитывает и подстраивает под тебя передаточные числа. Тем не менее в автосалоне, где я забирал машину, меня проинструктировали, как следует пользоваться кикдауном: "Чтобы машина бодрее скидывала передачи вниз и резвее

ускорялась, рекомендую не просто жать газ до пола, а быстро ударить несколько раз ступней по педали газа..."

Сперва я послушался этого совета и перед каждым обгоном отбивал чечетку. Но потом стал просто пользоваться левым подрулевым лепестком, понижаясь на пару условных ступеней. Именно так – у бесступенчатого вариатора их нет, и потому цифры, загоравшиеся на дисплее, – условные. К слову, лепестки эти тут просто огромные, начнешь я каждый раз цеплялся пальцами, включая пальцы.

Двухлитровый мотор на "Outlander XL" появился у нас впервые. Это проверенный временем и другими моделями хорошо сбалансированный силовой агрегат, развивающий 147 л.с. Для города его хватает вполне. Ну а если вам мало, подождите осени, когда на нашем рынке появится "Outlander GT" с платформой от "Evolution".

Дмитрий ГРОНСКИЙ,
фото Алексея БАРАШКОВА

OUTLANDER XL

Краткая техническая характеристика

"Mitsubishi Outlander XL"

Габаритные размеры	466,5x180x168 см
Снаряженная масса	1.569 кг
Двигатель	4-цил., 1.998 куб. см
Мощность	147 л.с. при 6.000 об/мин
Крутящий момент	199 Нм при 4.200 об/мин
Коробка передач	вариатор
Тип привода	полный
Максимальная скорость	180 км/ч
Разгон 0-100 км/ч	12,3 с
Средний расход топлива	8,3 л/100 км
Запас топлива	63 л



– Поздравляю с 20-летием всех читателей "Клаксона", но в первую очередь, конечно, журналистов – тех, кто делает такой качественный продукт. К слову сказать, у настоящих журналистов и хороших адвокатов много общего: желание докопаться до истины, умение отличить факты от домыслов, способностьнятно выражать свои мысли, порядочность в подаче информации...

Желаю вам побольше интересных тем, красивых быстрых машин и благодарных читателей, ценивших вашу нелегкую, но увлекательную работу!
С юбилеем!

Генрих ПАДВА,
адвокат, заслуженный юрист РФ

