



За четыре года пути этот автомобиль успел вырасти настолько, что из общего вагона кроссоверов пересел в отдельный вагон SUV

ЗА РУЛЕМ



ВНУТРЕННЯЯ ОТДЕЛКА
Оформление и эргономика салона выше всяких похвал, но кое-где пластик жестковат

РУЛЬ
Компактный руль максимально прижат в действии

ПРИБОРЫ
Удобное подключение полного привода. Работает безотказно



Этот сюрприз вас ждет в максимальной комплектации



Дуэт 3-литрового мотора и шестиступенчатой АКПП – отдельный предмет зависти конкурентов



Подрулевые лепестки как хорошее лекарство от скуки

ДОСЬЕ

MITSUBISHI OUTLANDER XL S62

Цена в Украине \$44,0 тыс.
0-100 км/ч 9,7 с
Макс. скорость 200 км/ч
Мощность 220 л.с. при 6250 об/мин
Крутящий момент 276 Нм при 4000 об/мин

Мощность на ед. массы 130 л.с./1 т
Длина 4640 мм
Ширина 1800 мм
Высота 1680-1720 мм
Колесная база 2670 мм
Масса 1690 кг
Объем бака 60 л

Тип V6, 2998 см³, бензин
Расположение Переднее поперечное, полный привод
Удельная мощность 73 л.с./1 л
Коробка передач 6-ступенчатая, «АВТОМАТ»

Передняя подвеска Стойки MacPherson, стабилизатор поперечной устойчивости
Задняя подвеска Многорычажная, стабилизатор поперечной устойчивости

ОСН. ХАРАК. – КИ
РАЗМЕРЫ
ДВИГАТЕЛЬ
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Дипломная работа

Украина

Появление нового Outlander XL наших импортеров насторожило. Уж больно цена нескромная. Но, как оказалось, он ее оправдывает

Перед нами – отличный результат работы студента-вундеркинда из какого-нибудь НИИ при Mitsubishi Motors Corporation, отправленного на практику в Америку с целью исследования рынка SUV. По прибытии на родину он должен предоставить проект «Outlander второго поколения». И вот что из этого вышло.

Outlander XL выглядит оригинальней всех Mitsubishi последних лет, весьма комфортабелен, обладает просторным салоном и багажником со всеми прелестями беззаботной семейной жизни и завлекает шестилетней гарантией продавца. К тому же у него единственного под капотом 220 лошадиных сил от трехлитрового бензинового двигателя – а это весомый аргумент в борьбе за лидерство среди кроссоверов в своем ценовом диапазоне. Не так ли?

Отчасти это правда, хотя и есть небольшая оговорка по поводу нового Outlander, с которой приходится мириться в присутствии грозных соперников. Проблема в том, что назвать этот автомобиль кроссовером не поднимается объективное

перо, и сравнивать прошлое поколение с тем, что мы видим сейчас, – все равно, что проводить параллели между комфортабельным лайнером IVECO и маршрутным таксомобилем «Богдан». Да, он построен на платформе будущего поколения, но платформа будущего поколения Lancep, которая разрабатывалась как глобальный плацдарм для многих моделей DaimlerChrysler, а в их числе

PT Cruiser, Sebring, Avenger, Caliber, Compass и Patriot. Отсюда и произрастает его мощное корневище, способное видоизменить – а может, генетически модифицировать? – европейское понимание кроссовера, присутствующее в первом поколении модели. После зубодробительной подвески Outlander-1 и образцового «легкового» управления

(единственный предмет, сданный на отлично) мы сталкиваемся с более комфортными настройками шасси и высокой посадкой водителя, ярко выраженной недостаточной поворачиваемостью в режиме монопривода и большими кренами кузова. Зато повысилась плавность хода и появился дополнительный третий ряд сидений (по желанию).

Позвольте, а как насчет внедорожных способностей автомобиля с клиренсом в 215 мм? Глядя на брутальные диффузоры с обеих сторон Outlander XL, мощные пороги и защиту двигателя, можно надеяться на их практичность. Полный привод перестал быть постоянным (99% всех новинок SUV следуют этой моде), и появилась электромагнитная межосевая муфта, контролируемая электроникой. И она, кстати, весьма быстро справляется с распределением крутящего момента в зависимости от ситуации, направляя до 50% тяги на задние колеса. Даже в режиме 2WD при резком старте некоторая часть момента во избежание пробуксовки передается назад. Вот и выходит, что из болота



Электроника отлично справляется там, где нужен полный привод

на Outlander XL не вылезешь, но забраться туда при большом желании возможно. Только, скажите, какой смельчак и как часто будет съезжать на нем с асфальта?

Не для того он облачен в богатые одежды. Студент-то не дурак, даром что американец. Он все предусмотрел. Покопался в тоннах жалобных писем и пожеланий владельцев первого поколения Outlander и понял, что выигрышным вариантом будет все-таки сохранить ту долю энтузиастов, в крови которых преобладает

бензин. Дескать, им понравится трехлитровый двигатель и шестиступенчатая АКПП с подрулевыми лепестками управления. Не беда, что нет в ней полноценного спортивного режима, зато переход «в рукопашную» происходит сам собой. Стоит лишь потянуть на себя рычажок слева, потом еще раз, чтобы услышать заунывный вой 220-сильного мотора, раскрутившегося до максимальных оборотов на пониженной передаче. Испытание не для слабонервных,

надо признаться. Если в автоматическом режиме переключений коробки почти не чувствуется, то в ручном, помимо продолжительных пауз, досаждают нервные «клевки» кузова, приспособиться к которым даже такой флегме, как я, достаточно сложно. Если честно – лепестки лучше вообще не трогать и наслаждаться адекватными ускорениями в более степенной форме автоматического режима. Тем более что мощный двигатель и острое рулевое управление с изменяемым переда-

точным отношением располагают к активной езде с перестроениями. Но все в нашей жизни относительно, и это снова и снова доказывают поперечные крены кузова, уставшего от подобных упражнений на весенних дорожных кочках. Автомобиль настраивает скорее на быстрое перемещение в равнинном городском пространстве, чем на бег с препятствиями до ближайшей грибной поляны.

Итак, Outlander XL – иной. Пытаясь добиться совершенства и перейти на новый виток эволюции, пришлось отказаться от образа плохого парня и стать пайнкой там, где этого ждут большинство покупателей SUV. Они намного вероятней управляемости предпочтут комфорт, извилистым тропам – прямые рельсы автобана, а унылой внешности – яркий образ победителя. И будут правы, как тот студент. Пусть это и скучно. ■



Outlander вовсе не кажется громоздким, несмотря на габаритную длину в 4640 мм