



**За рулем**  
**1 марта 2008 г**  
**О малом моторе замолвите слово**

Стоит ли отказываться от трехлитровой «шестерки» в пользу 4-цилиндрового мотора объемом 2,4 л? Этим вопросом вместе с потенциальными покупателями **«Мицубиси-Аутлендер XL»** задался Денис Арутюнян.

Что ни говори, а называть такие машины внедорожниками и даже вседорожниками неправильно: для бездорожья они непригодны; «иноземец» (так дословно переводится название **«Аутлендер»**) - очередное тому подтверждение. Достаточно взглянуть на парадные окрашенные бамперы и неуклюжую культу полноразмерной запаски, висящей под полом багажника в опасной близости от земли. Однако в условиях нашей зимы некий запас проходимости полезен.

**«Аутлендер XL»** с мотором 2,4 л в максимальной комплектации Intense CVT стоит 1 018 132 руб. (\$37 990). А самую доступную версию Invite MT предлагают за 924 332 руб. (\$34 490). **РАВНЕНИЕ НА ВОДИТЕЛЯ!**

Выруливая с тесной стоянки, помянул недобрым словом искажающие реальность наружные зеркала. Смотришь в них - кажется, что до сверкающего «Лексуса» остались считанные миллиметры. Вышел из машины и обнаружил запас больше метра! Выезжать пришлось почти на ощупь, крадучись. Хотели острых ощущений? Пожалуйста!

Проектируя интерьер, дизайнеры ориентировались на... спортивные мотоциклы! Кто получит больше удовольствия от езды на **«Аутлендере XL»**? Пассажиры по достоинству оценят просторный салон и вполне комфортную подвеску, люк в крыше и прекрасный звук аудиосистемы Rockford Fosgate с 9 динамиками и интерфейсом Bluetooth. Однако львиная доля ощущений все же достается водителю. Правда, ему придется привыкнуть к длинноходной педали газа, которую в городе продавливаешь едва ли на четверть хода, и к ручнику, сдвинутому к пассажирскому сиденью.

Чтобы уложить пакеты из магазина, достаточно открыть верхнюю створку, а погрузку громоздкой поклажи облегчает откидной борт. Задние сиденья можно сложить, дернув за рычажок на стенке багажника. **ЖАЖДА СКОРОСТИ**

Движение в городских пробках расслабляет и навеивает скуку. Сытое урчание мотора вкупе с плавной работой вариатора прямо-таки убаюкивают. Спокойствие кончается с выездом на свободные дороги. На старте со светофора нажал посильнее - вариатор мгновенно сменил «передачу», мотор сорвал в пробуксовку передние колеса, а экранчик на приборном щитке переокрасился из красного в желтый, сигнализируя о работе системы стабилизации ASC. Перевел колесико в положение 4WD-Auto - и следующий разгон с места напомнил пушечный выстрел. Электроника так оперативно распределяет крутящий момент, что «помощник» может отдохнуть, просыпаясь лишь в самых сложных ситуациях. В виражи **«Аутлендер»** заезжает настолько уверенно, что появляется желание поднажать - даже если не выручит полный привод, можно смело надеяться на ASC. Кстати, отключать ее я бы не советовал - электроника позволяет чувствовать себя намного увереннее на скользкой дороге. Тормоза - цепкие, очень своевременно и корректно работает ABS.

Сзади можно усадить и троих, лишь бы их рост не превышал 175 см - иначе головами будут задевать потолок. Не возникает проблем и на обгонах. Стоит чуть сильнее нажать на педаль, мотор отзывается сердитым рыком, коробка с минимальной задержкой перескакивает на одну-две, а то и три ступени вниз. Мощное ровное ускорение напоминает эффект центрифуги, на которой тренируют космонавтов. После нескольких подобных маневров подумал: пожалуй, единственное место, где этой машине не хватит тяги, - гоночный трек.

## **АКТИВИСТ**

**«Аутлендер XL»** демонстрирует не только разносторонность, но и немного задиристый, провокационный характер. Так стоит ли отказываться от более мощного мотора? По-моему, да! Сочетание 2,4-литровой «четверки» и вариатора легко превращает машину из условного вседорожника в дорожный снаряд. А на сэкономленные 3000 долларов, по-моему, лучше купить доску для виндсерфинга или горный велосипед. Ведь такая машина просто обязывает поддерживать образ активного человека.