



Mitsubishi Outlander XL — полноприводный джип, который вряд ли подойдет для реального экстрима, зато значительно облегчит горожанке ее многотрудную жизнь. И защитит от тех, кто любит этот самый реальный экстрим

тест-драйв

Машина, которую хочется украсть



1. Mitsubishi Outlander XL дарит чувство уверенности на дороге

2, 3. Качество материалов отделки салона вызывает восхищение

4. Бордюры не проблема благодаря высокому клиренсу

Считайте, что у вас нет левой ноги. Свою механику вы за два дня забудете как страшный сон... Теперь смотрите: если нажать сюда, верх открывается. Показать еще раз? А то вы, кажется, не смотрели... Открытый верх мне, пожалуй, сейчас не понадобится. — Ну, мало ли, решите махнуть на курорт...

На улице ноль. Серый московский снег превращается в дождь, едва прикоснувшись к белому металлу, и стекает кривыми тонкими струйками по огромному лобовому стеклу. Тихие дворники стирают со стекла влагу в одном из доступных им четырех режимов. Мы сидим в салоне серой приборной панели призывно светится

рыжим, как на мотоцикле. Усыпляюще шуршит климат-контроль. Инструктор включает радио: аудиосистема класса премиум вытаскивает из девяти динамиков саксофонные звуки. В дальних странствиях инструктор советует слушать джаз. Он почему-то пребывает в уверенности, что машину я покупаю. Он разговаривает со мной почтительно и одновременно настороженно — как с богатым олигофреном, как с блондинкой в мехах, даром что я шатенка в куртке. Сначала я малодушничая: понимаю киваю, презрительно кошусь в зеркальце заднего вида на свою «механику», которую оставляю на пару дней на рольфсовской стоянке. Но тут же чувствую укол совести, как будто собираюсь тайком от старого, нездорового

«механического» мужа сходить налево с накаченным, высоким «автоматическим» красавцем, который носит размер XL.

Чтобы заглушить голос совести, быстро признаюсь инструктору: машину беру на тест-драйв. Он еще немного испытывает меня: «Раздумываете, стоит ли купить?» — но я иду до конца: «Нет. Для журнала». В обращении инструктора что-то неуловимо меняется. В лучшую сторону. С меня как бы спадают гипотетические меха. Инструктор перестает говорить про сложность перехода с механики на автомат и опасность, которую таит в себе левая нога, нажимающая не на сцепление, а на тормоз (хотя левая нога, конечно, часть тела непредсказуемая), перестает говорить про эффектный дизайн (хотя он

и впрямь эффектный, не спорю) и про комфорт (хотя сиденья, да, регулируются во всех трех измерениях легким движением пальца, а на руле есть специальные кнопки для управления всем, чем можно, а задние сиденья складываются таким образом, что в багажник можно засунуть горные лыжи или жеребенка). И переходит к сути.

Безопасность: фронтальные и боковые подушки, кузов RISE с жестким каркасом и зонами запрограммированной деформации, антиблокировочная система тормозов (ABS), интегрированная динамическая система стабилизации курсовой устойчивости — одним словом, на Mitsubishi Outlander XL можно ездить по ледяному катку и врезаться в фанерные столбы практически безриска

для жизни... Техника — три варианта на выбор: полный привод с электронным управлением распределения крутящего момента (режим 4WD), полный привод с блокировкой межосевой муфты (режим Lock) и передний привод (режим 2WD). Возможность отключения привода задних колес полезна на прямой трассе — какая-никакая, а экономия топлива, но фанатов полноприводных Mitsubishi этот последний режим, скорее, раздражает: вместо «честного» полного привода — управляемая попка... Они, впрочем, утешаются тем, что небольшая часть крутящего момента все-таки будет переброшена назад, если резко нажать на газ в режиме 2WD.

Ну а мне утешаться не надо — в режиме 4WD я выезжаю со стоянки и направляюсь с Рязанского проспекта в центр Москвы. Левая нога нервно подергивается на специальной приступочке, пытается занять активную жизненную позицию, пару раз рвется в бой, но уже минут через десять смиряется со своей участью.

Когда пару лет назад я выбирала себе машину (дабы не раздражать уважаемую компанию Mitsubishi упоминанием конкурентов, не буду называть марку, скажу только, что это тоже японский автомобиль, легковой, удобно-средних размеров, с механической коробкой), автоматы я не рассматривала принципиально. Во-первых и в главных, рассуждала я, автомат неудобен при обгоне, например, фуры по пути, например, на дачу. Не включишь более низкую передачу и не рванешь. Во-вторых, рассуждала я, если на подъездах, например, к даче, угодишь, например, в яму (рытвину, канаву), на автомате не выйдешь. Ну и в третьих — я же не блондинка какая-нибудь, я все умею, я училась водить на убитой «девятке», так чего я буду ездить на автомате, как инвалид-недоучка?

Скажу честно: Mitsubishi Outlander XL не то чтобы совсем устранил, но все же основательно снизил мою антипатию к автоматам. Во-первых и в главных, среднестатистическая дорожная

рытвина ему не страшна — джип все-таки. Во-вторых, на Outlander XL есть возможность перехода в ручной режим: переключаешь подрулевые лепестки, как в «Формуле-1», или перемещаешь вниз и влево рычаг автоматической коробки передач — и, не спрашивайте меня как, получаешь некий аналог механической трансмиссии. Щелкаю кнопкой, на недоступной моему разуму аналоговой как бы третьей передаче обгоняю «газель», сварливо тархтящую в левом ряду... Правда, еще через минуту с тем же успехом обгоняю грузовик в правом, в ручной режим не переключаясь вовсе: на автомате спокойно можно набрать за пару секунд нужную пару десятков километров... Ну и в-третьих, банально, но факт: в пробках нет ничего лучше такого вот автомата. В режиме «Drive» Mitsubishi Outlander XL едет сам. По Тверской. С той самой скоростью, которая нужна в пробке. Левая нога отдыхает. Правая рука — тоже.

В пробках нет ничего лучше автомата. В режиме «Drive» Mitsubishi Outlander XL едет сам. По Тверской. С той самой скоростью, которая нужна в пробке. Левая нога отдыхает. Правая рука — тоже. Позже специалисты объяснили мне, что все дело в том, что на Outlander стоит не простой автомат, а вариатор

Позже специалисты объяснили мне, что все дело в том, что на Outlander стоит не простой автомат, а вариатор. Понятия не имею, что это такое, но именно из-за него не чувствуешь рывков, характерных для обычного автомата. Разгон плавный, но динамичный, да и расход топлива у авто с вариатором ниже.

Когда пару лет назад я выбирала себе машину, объявления насчет джипов я пропускала, не вчитываясь. Громоздкие и грубообразные — зачем такой нужен в перенасыщенном автомобилями большом городе? При парковке не угнездись в маленьком свободном прямоугольнике на улице Правды. На повороте не влезешь в щель между тротуаром и периферийной особой, расположившейся на своем «фольксвагене»

в правом ряду. Ну и, в конце концов, зачем так выпендриваться? Я ведь не собираюсь кататься по джунглям... Все это вроде бы так, однако подопытный автомобиль пробудил во мне нежность к джипам.

Mitsubishi Outlander XL — не то чтобы совсем уж огромный. Это нечто среднее между большим легковым универсалом и внедорожником, и такую его «амбивалентность» я поначалу поставила ему в вину: ни рыба, как говорится, ни мясо, все равно великоват для лавирования в городе, а по джунглям не пройдет, если мне захочется в джунгли. И все же для передвижения по Москве джип Mitsubishi Outlander XL оказался удобнее, чем мой легковой удобно-средних размеров. Дело даже не в том, что, обезьяная даму в фольксвагене, можно просто заехать на тротуар. И не в том, что припарковаться оказалось куда удобнее не в гнездышке между «Волгой» и «хондой»,

московского водительское счастье. Теперь только «гелендваген» и «хаммер», более брахманистые брахманы, чем я, смогут меня подрезать. А таких все-таки мало. Можно расслабиться и слушать «Радио Джаз» или болтать по телефону, благо встроенный Bluetooth оставляет руки свободными.

Под вечер я выезжаю домой, сажая в своего подопытного японского «кролика» четырехлетнюю дочку и везу ее покататься. — А это прекрасная машина? — интересуется Саша. — Довольно-таки прекрасная, — отвечаю я и тут же резко жму на тормоз, мгновенно останавливаясь в метре от смуглого камикадзе, выскочившего на мою основную дорогу со своей побочной без объявления войны. Камикадзе истерически бибикает и уносится на своей убитой красной «девятке» вдаль, навстречу судьбе. — Вон та красная машина — она прекрасная, — назидательно сообщает ребенок. — Прекрасная. Значит очень красная. А никакая не белая.

Ночью я катаю по городу Сашу-старшего, своего мужа. На пустой МКАД можно разогнаться до ста пятидесяти — а потом тормозить. В повороты можно входить, чуть коснувшись педали тормоза. Можно сидеть на хвост идущей в крайнем левом ряду старенькой «ауди» и злорадно ждать, когда она подвинется вправо. В этом высоко блестящем чудожке мини-танке, который завтра нужно вернуть, со всеми этими ремнями и подушками, каркасами и усилителями, системами анти-то и анти-это можно чувствовать себя героем кино. Можно ездить с ощущением, сформулированным склонной к эпатажу девушкой Гай Германикой в названии дебютного фильма, — «Все умрут, а я останусь».

— Чего это ты так носишься? — интересуется муж. — Нравится. — Мне тоже нравится, — флегматично говорит муж. — Слушай, давай угоним. А сами скажем, что крепко спали и ничего не слышали. Она же все равно застрахована. Какая им разница? **PP Анна Бездомнова**

ВИКТОРИЯ ИЛЬИНСКАЯ ДЛЯ «РР» (4)