

Без лишних раздумий



Mitsubishi
Lancer 1.8
цена – от 544 260 руб.

«Полтора или два?» – так выбирали Lancer раньше. Теперь дано и третье, существенно сократившее муки выбора



Они просто не успели довести до ума 1,8-литровый двигатель к премьере, и «десятый» Lancer пошел в серию без него – мотористам Mitsubishi Motors понадобился еще год. А ведь обречь покупателя на долгие раздумья: «Бюджетный или топовый?» – себе дороже, клиента нередко успевают переманить конкуренты. Тем более что наметилась тенденция к падению спроса на базовые версии с наименее мощными моторами, пример –

Краткие характеристики

1.8 с вариатором

Мощность, л.с. при об/мин	143 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	178 при 4250
Максимальная скорость, км/ч	204 (19,2)
Разгон 0–100 км/ч, с	9,8 (11,2)
Расход топлива, л на 100 км	
город	10,4 (10,9)
шоссе	6,1 (6,2)
смешанный цикл	7,7 (7,9)
Плика / ширина / высота мм	



Под рулем — клавиши переключения «виртуальных» передач

1,4-литровый Focus. А 2-литровые далеко не всем по карману. Lancer в гольф-классе еще везунчик — в полутора литрах его бюджетного движка рвется в бой 109 сил, что многих вполне устраивает. Но кто же устоит перед недавно появившимся соблазном взять 1,8-литровый мотор за доплату 52 000 рублей? То есть за лишние 10% от цены базовой версии заплатить в сумме 143 л.с., с которыми Lancer выйдет даже больше, чем со 150, заряженными в 2-литровый мотор. Физический парадокс объясним, видимо, отсутствием аэродинамического обвеса, что прижимает топ-версию к дороге. Тогда какой смысл переплачивать еще 54 000 рублей за 200 кубиков, если результат почти тот же? Не исключено, что 2-литровые скоро вымрут, как мамонты. Впрочем, это все заочные комментарии технико-ценных характеристик, куда интереснее опробовать живую машину на ходу. А выбрали мы версию с вариатором — мотору 1,8 л положен именно беступенчатый «автомат», а не

«Промежуточный» 1,8-литровый двигатель почти не уступает в тяге 2-литровому

доживающая свой век гидромеханическая «четырёхступка», как 1,5-литровому. И впрямь, не перепутаешь одно с другим — только с вариатором мотор может так стабильно держать постоянные обороты в процессе разгона. Старт с места вполне резвый, двигатель тихо и напористо вытягивает с низов. Затем появляется некая вялость в реакции на подачу газа — от возросшего шума двигателя субъективно ожидаешь и соответствующего ускорения машины, но увьи... Минут через пять приспособливаешься. Если важнее акустический комфорт, переходишь в ручной режим и выставляешь, например, пятую из шести возможных виртуальных ступеней вариатора, после чего двигатель притихает, работая втягивая. Когда нужен рывок, можно просто продавить газ до пола, запустив программу работы вариатора на оборотах максимума крутящего момента, и Lancer становится вполне гармоничным спортивным снарядом: задорный вой мотора и отличная динамика в одном флаконе.



РЕКЛАМА

pantefa



ИЛАНД ЗАЩИТА С ХАРАКТЕРОМ

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОТИВОУГОННЫЕ СИСТЕМЫ

- Сверхсекретный код
- Контроль автомобиля на расстоянии
- Максимальная дальность в режиме оповещения до 2 км*
- Безопасная блокировка двигателя
- Никвжик ложных срабатываний
- Защита от захвата*



*Для некоторых моделей.
Дальность действия зависит от рельефа местности, характера застройки,
взаимного расположения передатчика и приемника и от совокупности других физических факторов

Представитель компании Saturn High-Tech Group Ltd. в Москве —
ЗАО «Сатурн Хай-Тек», тел.: (495) 788 45 00,
e-mail: saturn@saturn-ht.ru, www.saturn-ht.ru
Розничная торговля в магазине «Videovox.ru», Сигнальный пр., 5,
тел.: (495) 788 4523, 788 4524; www.videovox.ru
Официальный представитель на территории Украины —



Версия	Комплектация	Цена, руб.
1.8 Invite	Бортовой компьютер, кондиционер, подогрев передних сидений, четыре электростеклоподъемника, электропривод и обогрев зеркал, 5 подушек безопасности, аудиосистема	544 260
1.8 Invite +	Дополнительно: легкосплавные колеса, противотуманные фары, управление аудиосистемой на руле, кожаный руль	569 956
1.8 Intense	Дополнительно: климат-контроль, датчики света и дождя, надувные шторки безопасности	594 831
	Доплата за вариатор на всех комплектациях	31 710

На скоростной трассе новый двигатель продемонстрировал себя во всей красе, закидывая стрелку спидометра в запрещенный ПДД диапазон скоростей легко и глубоко — разница с мотором объемом 1,5 л прямо-таки прет из-под капота. На узких извилистых дорогах я сравнил работу вариатора в автоматическом и ручном режимах. Последний в этих условиях, конечно, незаменим, позволяя фиксировать нужное передаточное отношение и мгновенно переходить от торможения двигателем к разгону. Подрулевые переключатели переводят из «автомата» в «мануал» с первого касания, но в отличие от «ушей» большинства современных АКП и «роботов» здесь нет таймера возврата в режим D

и вы можете не бояться, что выбранная ступень незаметно для вас вылетит в самый неподходящий момент. А когда играть надоело, просто качните селектором вариатора влево-вправо, и трансмиссия вернется в плавающее-бесступенчатый режим. Кстати, не стоит думать, что вариаторы на Mitsubishi — это ультрановшество и, купив Lancer или Outlander с таким агрегатом, человек поневоле становится испытателем и регистратором «детских болезней» — эти узлы для «трех бриллиантов» делает специализированная трансмиссионная фирма Jatco, принадлежащая Nissan Motor. Поэтому за достигнутую долговечность давным-давно заплачено полочками агрегатов первых серий, обкатан-

ных на таких моделях, как Micra, Almera и Primera. А на Mitsubishi для внутрияпонского рынка «жатковские» вариаторы ставят уже лет шесть.

Несколько слов о железе, не относящемуся к двигателю. Ходовая очень своеобразная. Если рассматривать ее по частям — придираться почти не к чему. Крылья в поворотах невелики, на «лежащих полицейских» пинает легонько, стук отбоя стоек нет. Рулевое приятно тянет в среднюю точку, нормальные информативные тормоза. Но все это вкупе не дает того выраженного эффекта полной подконтрольности автомобиля, каковой славятся европейские одноклассники. К дешевизне материалов отделки салона придираться не стоит — надо же было хоть на чем-то сэкономить, собирая машины ценой всего \$20 000 в дорожной Японии с ее ломовыми зарплатами.

Обратная связь

Новый и, без сомнения, оптимальный двигатель не единственное, чем поразовал Lancer. Приятно и то, что японцы учли критику и подкорректировали комплектацию своей самой продаваемой модели. Теперь пять подушек безопасности есть уже в базовой Invite с 1,8- и 2-литровым моторами, а в Intense их даже семь.

Если в начале выпуска 2-литровые машины были доступны только в версии Intense, то теперь такой двигатель есть и в Invite +, а кроме того, для двухлитровок появилась высшая Intense + с кожаным салоном. То есть Lancer теперь не ударит в грязь лицом на фоне безгранично наворочиваемых «европейцев» гольф-класса. Что касается версий с вновь появившимся мотором 1,8 л, то по оборудованию они ближе к 2-литровым, нежели к базовым «один и пять». Например, литые колеса для них доступны уже начиная с Invite +.

А еще 143-сильный двигатель — это чувствительный удар по конкурентам. Не рискну утверждать, что в их число входит равный по цене и мощности Focus 2.0, поскольку для ценителей европейского подхода в создании автомобилей он предпочтительней «японца» по целому ряду показателей. Реально и вдумчиво рассматривать эту пару и в конце концов выбрать Lancer можно, только если внешняя красота и японская сборка будут для вас важнее. Впрочем, последним достоинством отличается и 140-сильный седан Civic 1.8 ценой 533 000 рублей. Наводя на мысль, что за Lancer просят тысяч на 50 больше, чем было бы логично.

Антон УТКИН
Фото Андрея БЫХОВА



Мощный 1,8-литровый двигатель, японская сборка, приемлемая базовая комплектация



Завышенная для массового автомобиля цена

