

GENERATION X

От добра добра не ищут. Японские автопроизводители настолько консервативны, что способны выпускать хорошо продающуюся модель под одним названием десятилетиями. Чтобы хоть как-то понимать, о какой именно машине идет речь, приходится оперировать таким понятием, как «поколение»

текст **Алексей Хресин** фото **Кирилл Кейлин**

Например, Mitsubishi Lancer впервые появился на свет 40 лет назад, в феврале 1973 г., как промежуточная модель, заполнявшая нишу между небольшой Mitsubishi Minica и солидным Mitsubishi Galant. Автомобиль настолько удачно занял свое место, что сейчас выпускается уже десятое поколение этой модели. Причем первые девять принято было обозначать арабскими цифрами, а вот для юбилейного, десятого, выбрали римскую

цифру «X». Возможно, это связано с тем, что кардинально изменилось позиционирование автомобиля на рынке. Если предыдущие девять поколений воспринимались покупателями как рядовые автомобили на каждый день, без каких-либо изысков и за доступную цену, то Lancer X призван был привлечь внимание молодых покупателей, став для многих из них первой собственной машиной. Для этого автомобиль получил подчеркнута агрессивный облик, став-

ший неожиданной находкой японских дизайнеров, от которых, если честно, такого прорыва не ожидали.

Стилистические решения оказались столь удачными, что позже их использовали в оформлении моделей Mitsubishi Outlander XL и ASX и даже примеряли на будущее поколение минивэна Delica, но в последнем случае что-то не срослось. Более того, когда в 2011 г. Lancer решили подвергнуть рестайлингу, дело ограничилось





лишь парой незначительных штрихов: на панели приборов спидометр с тахометром поменялись местами, а изменения внешнего облика еле уловимы: у задних фонарей фоновая подложка стала черной, а на трапеции решетки радиатора появилась хромированная окантовка. Кроме того, после рестайлинга из гаммы моторов исчез 2-литровый двигатель мощностью 150 л.с., а "младшим" стал 1,6-литровый 117-сильный, пришедший на смену 1,5-литровому мощностью 109 л.с. Не тронули лишь самый оптимальный для Lancer двигатель – бензиновый 4-цилиндровый объемом 1,8 л (143 л.с.).

Коробок передач на три мотора предлагалось также три – бесступенчатый вариатор CVT, механическая 5-ступенчатая и 4-диапазонный "автомат". Стандартной трансмиссией для всех моторов служила

После рестайлинга фонари получили тонировку



редним и полным приводом. Полноприводная трансмиссия была позаимствована у модели Mitsubishi Outlander XL и устанавливалась только вместе с 2-литровым двигателем.

Покупателю предлагались четыре комплектации: Invite, Invite+, Intense и Intense+. В случае 1,5-литрового мотора выбор сузился до первых двух вариантов, а с двигателем объемом 1,8 л была недоступна лишь топовая комплектация Intense+. Кроме того, в самой бедной комплектации не полагалось 2-литрового двигателя. В базовое оснащение входили кондиционер, подогрев сидений, фронтальные подушки безопасности и аудиоподготовка – четыре динамика и антенна. Знак "+" означает, что в оснащение были добавлены штатный MP3-ресивер, салонный фильтр, кожаная отделка рулевого колеса, "противотуманки" и литые колесные диски.

Оснащение Intense заметно богаче и включало в себя боковые подушки и шторки, подушку, защищающую колени водителя, климат-контроль, а также датчики дождя и света. В тормозной системе установлена ABS с системой курсовой устойчивости. Аудиосистема включает шесть динамиков

и CD/MP3-проигрыватель на шесть дисков. Топовая комплектация Intense+ была возможна только для 2-литровых модификаций с вариатором и отличалась лишь кожаной отделкой салона.

Яркая внешность модели в данном случае играет роль конфетного фантика, потому как под оберткой скрывалась довольно банальное содержание. Так, ходовая часть практически без изменений перешла от предшественника. Кроме того, уже самые первые покупатели, получив ключи от вожаемой новинки, были немало разочарованы. Отделка интерьера сплошь выполнена из жесткого, грубого пластика, который со временем начинает скрипеть и наполнять салон разными звуками. Свою лепту в эту какофонию вносят голоса шин и мотора, так как шумоизоляция довольно слабая. Есть и ряд других подводных кам-

На подержанной машине всегда можно найти следы эксплуатации



механическая коробка, в качестве опции для базового 1,5-литрового агрегата предлагался гидромеханический "автомат", а остальные модификации за доплату получали вариатор.

Также у покупателя Lancer какое-то время была возможность выбора между пе-

Используемая краска экологически чистая, но очень недолговечная



ней, избежать которых нам помогут советы старшего менеджера по продажам компании "AAA АВТО" Андрея Петрова.

Три на выбор

При выборе мотора первое место, безусловно, следует отдать агрегату объемом



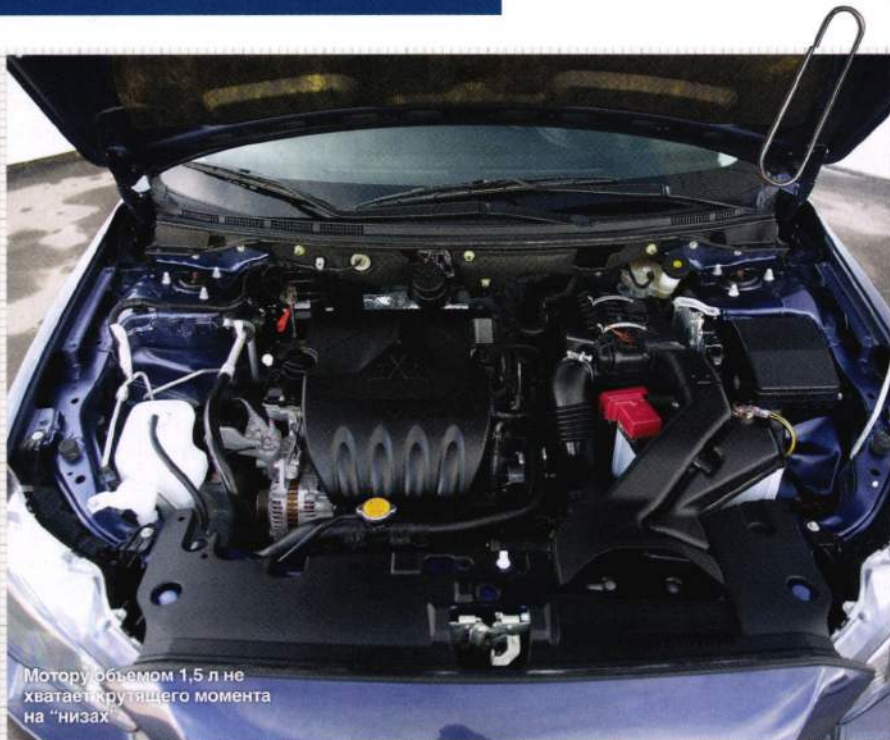
Качество пластиковых деталей интерьера откровенно хромает



"Ручная" коробка и 1,5-литровый мотор – верный признак служебного автомобиля



АВТО С ПРОБЕГОМ



Мотору объемом 1,5 л не хватает крутящего момента на "низах"

1,8 л (143 л.с.), характер которого наиболее полно соответствует агрессивной внешности автомобиля. Lancer с таким мотором и механической коробкой передач нужно меньше десяти секунд, чтобы разогнаться до "сотни". С вариатором машина уже не будет отличаться такой резвостью, но отменной тягой во всем диапазоне оборотов водитель обеспечен в любом случае. К тому же в комплектации с таким мотором автомобиль получает задний стабилизатор поперечной устойчивости, что весьма полезно для лучшей управляемости. На втором месте по целесообразности находится 1,5-литровый мотор (109 л.с.), унаследованный от Mitsubishi Colt. С учетом разницы в снаряженной массе этих моделей энерговооруженности двигателя хватает едва-едва – больше всего недостает крутящего момента на низких оборотах. Но это единственно возможный вариант мотора, если хотите получить классический "автомат" с гидротрансформатором. Кроме того, автомобиль с таким двигателем отличается небольшим аппе-

У "гонщиков" тормозные диски живут 20 тыс. км, у спокойных водителей – в три раза дольше



титом – даже в пробках ему хватает 8–9 л бензина на 100 км.

Последнее место занимает мотор объемом 2 л (150 л.с.), который по параметрам

Лучший выбор – автомобиль с мотором объемом 1,8 л в комплектации Invite

мало чем отличается от 1,8-литрового агрегата. Изначально машины с этим двигателем стоили дороже, что сказывается и при последующей продаже на вторичном рынке. Однако если нужен полный привод или кожаная отделка салона, то других альтернатив нет.

Больше всего проблем может создать самый слабый 1,5-литровый мотор, так как он постоянно работает на пределе своих возможностей. У многих экземпляров уже при пробеге 80 тыс. км появляется повышенный расход масла, что связано с залеганием поршневых колец. Если применение специальных химических препаратов эту проблему не сможет разрешить, придется разбирать мотор и чистить его вручную, что обойдется примерно в 30 тыс. рублей. Остальные моторы также могут страдать похожим синдромом, только наступает этот момент при пробеге вдвое больше.

Прочие мелочи

Если в механической коробке менять масло каждые 90 тыс. км, как предписывает инструкция, то жить она будет почти веч-

Объем багажника на сотню с лишним литров меньше, чем у предшественника



но. Сцепление также отличается изрядной долговечностью и при аккуратной езде выхаживает 150 тыс. км, но замена узла в сборе неприятно поражает своей ценой – около 30 тыс. рублей. Вполне надежным показал себя и вариатор, особенно при грамотном обслуживании. Если менять масло раз в 100 тыс. км, а то и чаще, то CVT сможет прожить около 250–300 тыс. км. А вот у лихачей нередки случаи замены ремня уже при пробеге менее 150 тыс. км. Эта процедура очень больно бьет по карману, так что машину с вариатором лучше покупать только с небольшим пробегом.

Если в холода трансмиссия издает странный хруст, то чаще всего причина кроется в заводской смазке ШРУСов, не рассчитанной на наши климатические условия. Ее замена на более подходящую вместе с пыльниками и хомутами обойдется на СТО официального дилера где-то в 15 тыс. рублей, а на неавторизованном сервисе – в два раза дешевле.

Как уже говорила, ходовая часть почти без изменений перешла от Lancer прошлого поколения. Подвеска в целом крепкая, но есть и слабые места. Например, передние амортизаторы (от 6500 рублей), которые поначалу редко выдерживали более 20 тыс. км. Модернизированные после рестайлинга детали оказались гораздо прочнее. Из-за наших дорог расходным материалом стали рулевые наконечники (около 1700 рублей), которых едва хватает на 60 тыс. км. Немного живут и задние ступичные подшипники (15 тыс. рублей), которые меняются в сборе со ступицей.

Схема электрооборудования десятого поколения даже проще, чем у предшественника, и проблем подкидывает мало. Основными являются воюющий, как на "Жигулях", вентилятор печки и перегорающие с пугающей частотой лампы в фарах и фонарях. Их замена хоть и недорогая (около 1000 рублей), но раскошелиться придется минимум раз в год. Кстати, ни одна из комплектаций Mitsubishi Lancer не предусматривает даже в качестве опции ксенонных фар. Если продавец приглянувшейся вам машины хвастается ксеноном, знайте: это комплект китайского производства, неизвестно как и кем установленный. ■