

Атака клонов

Mitsubishi Outlander XL, Peugeot 4007, Citroen C-Crosser – ты не отличишь их изнутри и даже снаружи, если смотреть в профиль. Но в фас благороднее всех выглядит внедорожник C-Crosser, и именно на нем мы накрутили 160 км под проливным дождем на горном серпантине в окрестностях будущей столицы зимних Олимпийских игр 2014-го года, за что от души благодарим компанию Citroen.

ПОНРАВИЛОСЬ

- Благородный облик
- Отличная эргономика
- Полный привод и режим Lock
- Качественная аудиосистема
- Модульная компоновка салона
- Двухсекционная задняя дверь
- 2 дополнительных складных сиденья
- Высокий уровень пассивной безопасности

НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

- Вялый мотор
- Малый ход подвесок
- Длинный передний свес
- «Докатка» вместо полноценного запасного колеса
- Схожие интерьеры Outlander, 4007 и C-Crosser

Цена:	\$38 540
Рабочий объем двигателя:	2359 см ³
Мощность двигателя:	170 л.с. при 6000 об./мин
Максимальный крутящий момент:	232 Нм при 4100 об./мин
Трансмиссия:	5-ступенчатая КПП
Максимальная скорость:	более 195 км/ч
Расход топлива на 100 км:	15 л
Емкость бензобака:	60 л
Снаряженная масса:	1675 кг

Дизайн:	★★★★★
Эргономика:	★★★★★
Тестостерон:	★★★★★
Вау-фактор:	★★★★☆

МНЕНИЕ STUFF

★★★★★

На японском заводе Mizushima корпорация Mitsubishi Motors гонит французские внедорожники Peugeot 4007 и Citroen C-Crosser. Еще несколько лет назад звучало невероятно, но в наши дни ты и сам оценишь интересный симбиоз японского качества и европейского дизайна.

ЧТО ВНУТРИ

Пока все автомобили Citroen C-Crosser комплектуются бензиновыми двигателями объемом 2,4 л с максимальной мощностью 170 л.с. Кстати, при словах «170 л.с.» вспоминаешь литровые спортбайки, и на внедорожник C-Crosser накладываются соответствующие обязательства. Но, увы, Citroen отличается особой апатией, и чтобы хоть как-то порезвиться на автостраде, приходится «крутить» свижком и активно работать 5-ступенчатой коробкой. А если C-Crosser укомплектован CVT-вариатором, то пиши пропало – над внедорожником

производятся все продвинутые камазисты, обгоняя Citroen по очереди. Одним предложением: японские лошади во французской упряжке не отвечают динамичной внешности самого авто – мотор нужен погорячее. Небольшой ход независимых передней и задней подвесок позволяет на высокой скорости проходить любые повороты. Однако на полотне бездорожья легко повянут пробои, и сердце кровью обливается, когда по корпусу идут удар за ударом. Тут же похвалим рулевое управление с изменяемым усилием – очень полезное для агрессивной манеры вождения.

ЭКОИЗЮМИНКА

Не любим мы писать о том, в чем не убедились лично, и все же сделаем исключение для специального сажевого фильтра C-Crosser, ведь благодаря ему внедорожник в комплектации с дизельным двигателем соответствует самым высоким экологическим нормам. Дело в том, что сажевый фильтр DPFS задерживает в своей структуре твердые частички и затем выжигает все внутри себя. Надо отметить, что процедура самоочистки выполняется из расчета один раз на несколько тысяч км, а срок службы фильтра последнего поколения соответствует

усредненному ресурсу двигателя Citroen C-Crosser. Таким образом, выброс CO² для C-Crosser в среднем составляет 191 г/км, если на авто установлены диски 16", и 194 г/км – с дисками 18". Как заверяют специалисты концерна PSA Peugeot Citroen, показатели удивительно низкие для автомобиля такого класса. Поверим?

ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Водитель Citroen C-Crosser выбирает один из 3-х режимов трансмиссии: 2 передних ведущих колеса (2WD), 4 ведущих колеса (4WD) и больше крутящего момента

на задние колеса (Lock).С первым режимом все понятно: включаем привод только на передние колеса и наслаждаемся небольшой экономией бензина в обмен на риск пробуксовки или заноса в непогоду. Второй режим подходит для всех случаев жизни: с ним чувствуешь себя уверенно и на асфальте, и на грунтовке. Так сказать, включил и забыл. В режиме Lock электронная система управления передает на задние колеса в 1,5 раза больше крутящего момента, чем в режиме 4WD. Особенно подходит для сложных дорожных условий, однако в случае

вывешивания одного колеса вряд ли поможет. Добавим, что шайба выбора режимов трансмиссии расположена достаточно удобно – под правой рукой, рядом с рычагом переключения передач. А выбрать между 2WD, 4WD и Lock можно даже на скорости.

ВНЕ МАРШРУТА

Все тест-драйвы Citroen проводились по заранее утвержденным маршрутам в окрестностях Сочи, и первый участок от Красной Поляны до Аглера проходил по прямой автомагистрали протяженностью около 30 км. Но Stuff не ищет легких

путей, и наш автопробег пошел в обход федеральной трассы по так называемой заброшенной дороге аксакалов вокруг живописных вершин, по бесконечным серпантинам. Благо, все заградительные шлагбаумы открывались под «нажимом» струблевых купюр. Старая «магистраль» оказалась в ужасном состоянии: никаких ограждений вдоль ущелий, щебенка вперемешку с асфальтом, поваленные деревья каждые 2 км. Конечно, через 20 минут подлинного экстрима стало очевидно: надо возвращаться, причем задним

ходом, ведь почтенная дорога шириной всего в одну полосу. Добавь сюда проливной дождь и щедрые потоки грязи с гор... Теперь ты понимаешь, как мы заужали внедорожные качества C-Crosser, когда авантюра закончилась благополучно. А далее цивилизованный автобан, подъем на Ахун, проезд к Навалишенскому каньону, но, признаться, все это под силу и автобукашке вроде Citroen C2. В то же время чуть в сторону от маршрута – и здесь особую роль сыграют схема привода на 4 колеса и отлаженная работа специальных электронных систем.