

Mitsubishi Outlander
2,4 (167 л.с.) CVT
цена: н. д.



Стремление к лучшему

текст: Леонид КЛИМАНОВИЧ
фото: фирма-производитель

Пожалуй, единственное, что в новом Outlander вызвало принципиальные споры, — это дизайн. Суждения по этому вопросу были высказаны диаметрально противоположные. А вот по части технических характеристик и комфорта мнения коллег оказались удивительно схожими.



Материалы стали приятнее, дизайн салона интереснее — иначе с конкурентами уже не сладить



Производители говорят, что теперь пользоваться кнопками на руле удобнее



Режимы полного привода стали переключаться не маховиком, а кнопкой



Большой дисплей с качественным изображением хорош не только для навигации

Что же не так с дизайном? Outlander второго поколения после рестайлинга получил корпоративное «лицо» в стиле Jetfighter, который восходит к поколению седана Galant, выпускавшемуся на рубеже столетий. Этот стиль пришелся кстати последней генерации Lancer, но на высоком кроссовере «воздухозаборник истребителя» потерял гармоничные пропорции и стал злобной пастью. Теперь от столь откровенной агрессии решено было отказаться, поскольку нравилась она далеко не всем. Вместо этого решили придать «лицу» автомобиля более благородные и солидные черты «старшего» Pajero, впрочем, сохранив и намек на Jetfighter. В облике появилось больше горизонтальных линий, делающих машину визуально больше — при тех же габаритах и базе она и впрямь

кажется шире и длиннее предыдущей. В угоду аэродинамике скруглили углы, что тоже сделало облик менее агрессивным. На мой взгляд, получился вполне гармоничный автомобиль, внешне куда более спокойный, чем прежний, — видимо, именно это многие коллеги считают недостатком. Спорить не стану — продажи покажут.

Просторнее и мягче

Но не дизайном единым. По словам генерального директора компании «Рольф-Импорт» Андрея Панкова, заметное повышение комфорта в новом Outlander — заслуга российских покупателей. Россия для Mitsubishi главный рынок, первым Outlander начнет продаваться именно у нас, и поэтому к мнению «Рольфа» японцы прислушались внимательно. Даже несколько раз



Открывая капот для долива незамерзайки, обязательно испачкаешься о бампер



Сзади хватает места даже для человека ростом 190 см. И подлокотник хорош



Благодаря новому механизму складывания сидений багажник стал на 335 мм длиннее

i

Гибрид

В статье о Женевском салоне мы уже рассказывали, что для нового Outlander предусмотрена и гибридная версия. Нам удалось прокатиться на автомобиле-«муле», представляющем собой кроссовер предыдущего поколения, в который установлены агрегаты перспективного гибридного привода. Чем он интересен? Во-первых, запас хода на батареях у него аж 50 км, что позволяет, если вы работаете не очень далеко от дома, ездить на работу и обратно на электротяге, не расходуя бензин вообще, а подзаряжая аккумуляторы от внешней сети. Во-вторых, он полноприводный, но жесткой связи между осями у него нет. Передняя



ось может приводиться как бензиновым двигателем, так и электромотором мощностью 60 кВт. Задняя ось приводится таким же электродвигателем. В-третьих, привод может работать по нескольким схемам: только электротяга, последовательно (ДВС заряжает батарею, а колеса вращают электродвигатели), параллельно (и ДВС, и электромоторы вращают колеса) и, наконец, колеса вращает только бензиновый мотор. В параллельном режиме мощность бензинового двигателя суммируется с мощностью двух электродвигателей, разгон получается весьма быстрым, в чем мы убедились на практике. Обычная бензиновая машина со старта проигрывает гибриду, что называется, навсегда. Точно так же и при ускорении с ходу. В остальных режимах гибрид едет, как и обычный автомобиль с хорошим автоматом. Увы, на бездорожье проверить работу гибридной системы было невозможно просто из-за отсутствия одного. Свои выводы о ней мы будем делать в 2013 году, когда обещают начать серийный выпуск гибридных Outlander.

дорабатывали машину по настоянию наших специалистов, лучше знающих, что ценят отечественные потребители. Изменения видны, что называется, невооруженным глазом. Мягкий пластик на передних дверях и панели на вид и на ощупь гораздо приятнее прежнего «барабана». Да и глянцевая передняя панель выглядит достаточно симпатично, правда, на ее блестящей поверхности хорошо видны пыль и следы от пальцев. Впрочем, улучшения в интерьер вносились дозированно: нижняя часть передней панели, равно как и накладки задних дверей, выполнены все из того же жесткого гулкого пластика. Электростеклоподъемники есть, но автоматический режим имеет только один, водительский. Зато появился двухзонный климат-контроль и большой информационный дисплей с хорошим разрешением. За рулем теперь удобнее, прежде всего потому, что он регулируется не только по высоте, но и по вылету. Подумали разработчики и о трансформации салона: благодаря новой схеме складывания сидений грузовая площадка стала длиннее на 335 мм, притом что автомобиль — на 30 мм короче. При складывании сидений получается ровный пол, под которым расположен внушительных размеров органайзер для не крупной поклажи. Приятно, что в него можно уложить и сдвижную шторку, которую обычно катастрофически некуда девать, если заполняешь багажник выше подоконной линии. Что до семиместной версии, в Россию она пока поставляться не будет — не пользуются спросом у нас такие автомобили.

Хорошо доработали

Технически машина изменилась не сильно. У нас будут продаваться версии с бензиновыми моторами объемом 2,0 и 2,4 л мощностью 146 и 167 л.с. соответственно. Дизелей на нашем рынке не будет опять же потому, что в этом сегменте на них нет достаточного спроса. Трансмиссия — только вариатор INVECS-III, механических коробок не будет. Конечно, здорово изменились настройки вариатора, теперь при разгоне он не «вешает» двигатель на оборо-

ты максимального момента, а плавно изменяет передаточное число. В итоге мотор не зудит на одной ноте, а плавно раскручивается, что для уха водителя куда привычнее. Кроме того, вариатор теперь умеет определять, хватает ли тормозного момента на спуске, и сам способен сдвинуть передаточное отношение для более точного торможения двигателем. Схема полного привода осталась той же, были лишь доработаны ее компоненты, прежде всего с целью снижения веса. Кроме того, алгоритм работы завязан на информацию с куда большего количества датчиков, что позволяет дозировать тягу на задние колеса более точно, в том числе и с целью немного изменить характер управляемости при прохождении поворотов. Вместо переднеприводного режима появился 4WD Eco, который с целью экономии топлива держит заднюю ось отключенной так долго, как это возможно, но все же при пробуксовке может ее подключить. Режимы 4WD Auto и 4WD Lock остались прежними. Подвеска принципиально не изменилась, но были скорректированы характеристики пружин и амортизаторов, немного поменялась кинематика, что в целом благотворно сказалось на управляемости. Гидравлический усилитель руля уступил место более легкому компактному и экономичному электрическому. Обращает на себя внимание интересное решение, улучшающее освещенность дороги. Ксенон-фары получили в верхней части специальные рассеиватели, отводящие часть светового пучка в стороны и расширяющие обзор. Таким образом удалось обойтись без дорогого механизма поворотного света, а широкий обзор



Технические характеристики Mitsubishi Outlander

Модификация	2,0 2WD	2,0 4WD	2,4 4WD
МАССО-ГАБАРИТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ			
Масса снаряженная/полная, кг	1415/1985	1480/1985	1495/2210
Длина/ширина/высота, мм	4655/1800/1680		
Колесная база, мм	2670		
Колея спереди/сзади, мм	1540/1540		
Дорожный просвет, мм	215		
Шины	215/70 R16	215/70 R16 225/55 R18	225/55 R18
Объем багажника, л	Н. д.		
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип, расп. и количество цилиндров	Бензиновый R4		
Рабочий объем, см³	1998	1998	2360
Мощность, л.с. (кВт) при об/мин	145 (107) при 6000		167 (123) при 6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	196 при 4200		222 при 4100
ТРАНСМИССИЯ			
Коробка передач	CVT		
Передаточные числа	2,349–0,394		
Задний ход	1,750		
Главная передача	6,466		
Понижающая передача	–		
Тип полного привода	–	Постоянный	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска передняя/задняя	Независимая, макферсон/независимая многорычажная		
Тормозные механизмы спереди/сзади	Дисковые вентилируемые/дисковые		
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ			
Максимальная скорость, км/ч	190	185	195
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	12,0	10,5
Расход топлива (смешанный цикл), л/100 км	7,7	8,0	8,1
Топливо/ емкость топливного бака, л	АИ-95/63	АИ-95/60	АИ-95/60
Цена, руб.	Н. д.		



Моторы пока только проверенные бензиновые атмосферные, объемом 2,0 и 2,4 литра



В дорогих версиях есть электропривод пятой двери — редкость в этом сегменте



Под полом солидный органайзер, в который можно сложить и снятую шторку



i

Конкуренция



Nissan X-Trail

Очень сильный игрок в сегменте, отличающийся довольно высокой надежностью, вместительным салоном и неплохой геометрической проходимостью. Второе поколение модели прочно закрепилось на рынке и в сознании потребителей является одним из ориентиров в своем классе.



Mazda CX-5

Новичок в сегменте, буквально напичканный новыми технологиями. Машина получилась комфортабельной, с хорошими материалами отделки салона, отличными дорожными повадками и напористым спортивным характером. Правда, настройки шасси у нее практически асфальтовые.



Toyota RAV-4

Старожил и один из основоположников сегмента. Ее основным козырем считается надежность, что в глазах покупателей значит больше, чем не очень выразительная внешность и спокойные дорожные повадки. Благодаря своей сдержанности машина никого не раздражает и потому подходит многим.



Subaru Forester

Отличные настройки шасси соседствуют со стареньким автоматом, простенькими материалами отделки салона и относительно невысоким уровнем комфорта. Тем не менее у автомобиля немало поклонников, утверждающих, что за особую харизму модели они готовы мириться с отдельными недостатками.

теперь есть всегда, а не только тогда, когда вы хотите повернуть.

Зачет!

Тесты проходили на заводском полигоне. В нашем распоряжении был скоростной овал с профилированными виражами и специальная трасса с разными покрытиями: брусчатка, бетонка, неровный асфальт, поперечные волны, колеи, стыки. Именно она и представляла наибольший интерес, поскольку достаточно неплохо имитировала наши федеральные и не очень трассы. Вначале мне достался автомобиль в максимальной комплектации с двигателем 2,4 л, на 18-дюймовых колесах. Несколько кругов по овалу дали понять, что разгон, как и предполагалось, не ураганный. Правда, если следить за изменением скорости не по ощущениям, а по спидометру, все неплохо. А ощущениям на треке доверять нужно с оглядкой — скоростное кольцо скрадывает впечатления. Не очень понравилась работа электроусилителя руля: в околонулевой зоне чувствительность слабая, из-за чего реакция на поворот руля несколько размазанные, а при быстром вращении он слегка «прикусывает». В общем, все как у большинства электроусилителей. Проверять работу подвески я от-

правился на участок «плохой дороги». Интересно было посмотреть, какие выводы сделали японцы после истории с подвеской ASX, страдавшей недостаточной энергоемкостью — машина прыгала по складкам дороги гораздо больше, чем хотелось бы водителю. Новый Outlander оказался молодцом. Его не сдергивало в занос на дуге поворота, покрытой неровным асфальтом. Он достойно переносил попадающиеся на дороге стыки и складки, не только сильно не встряхивая седоков, но и не передавая в салон даже громких звуков от работы подвески. Наконец, три поперечные волны, перед которыми стоял знак 50, я пролетел на скорости 90 км/ч и подвеска смогла удержать кузов от вторичных колебаний. Но этого мне показалось мало, и я предложил загрузить машину как следует. Через несколько секунд нас в машине было уже пятеро рослых мужиков. Еще раз по тому же маршруту — и все тот же результат. На последней из трех пологих волн задняя подвеска сжалась до ограничителя, но машина сохранила устойчивость и прямолинейность движения. Можно почти наверняка утверждать, что настройки шасси вполне подходят для наших дорог, и это несомненный плюс.

Еще больше понравилась на неровностях машина на 16-дюймовых шинах

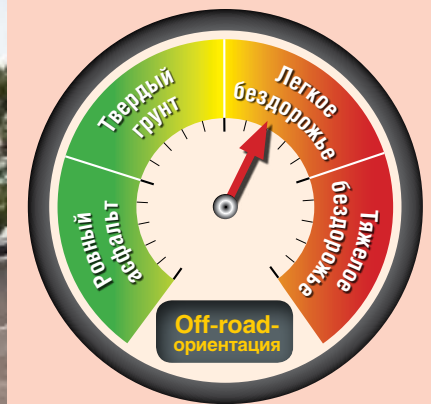
с более высоким профилем. Да, на гладком асфальте у нее чуть менее острые реакции и чуть ниже пределы скорости в повороте, но зато на куда более близкой к реальности «кривой» дороге высокопрофильные шины лучше фильтруют неровности, да и скорость прохождения поворотов на них часто выше, чем на низкопрофильных. А на колдобинах риск повредить диски гораздо ниже. Будь такая возможность, я бы заказал машину в богатой комплектации, но на высоком профиле.

Результат

Что в итоге? Новый Outlander стал лучше прежнего: он комфортабельнее, тише, вместительнее, удобнее, у него улучшены материалы отделки. Это несомненные плюсы. Что до внешности — это вопрос спорный. Все равно каждый покупатель будет прислушиваться к своему внутреннему голосу, а не ко мнению других людей. Насколько автомобиль будет конкурентоспособен? Если прежний не страдал отсутствием внимания, то почему новый должен не прийти к двору? Весь вопрос лишь в ценах, которые объявят в июле. А в августе можно ожидать первые поставки. Чуть позже производство Outlander будет налажено в Калуге.

ORD

Вердикт



Тяговооруженность

С двухлитровым мотором она невысокая, с более «старшим» двигателем можно считать нормальной. На дороге тяги достаточно даже для обгона, а на легком бездорожье должен выручить широкий диапазон передаточных чисел вариатора.

★★★★☆

Комфорт

Безусловно, новое поколение модели стало тише, материалы отделки салона — качественнее. Радует появление регулировки руля по вылету и двухдиапазонного климат-контроля. Новые настройки подвески также способствуют повышению комфорта пассажиров. В целом уровень комфорта вполне достойный.

★★★★☆

Поведение на дороге

На гладком асфальте поведение автомобиля практически нейтральное, единственная небольшая претензия касается работы электроусилителя. На разного рода неровностях порождала энергоемкость подвески, даже с полной нагрузкой справившейся со всеми сюрпризами испытательной трассы.

★★★★☆

Поведение вне дороги

Формально Outlander сертифицирован как внедорожник и попадает в категорию M1G. Однако надо понимать, что это типичный кроссовер с неплохой геометрической проходимостью. Ни в буграки, ни в приличную грязь на нем соваться не стоит.

★★★★☆

В итоге

Главное потребительское преимущество третьего поколения — более высокий уровень комфорта и улучшенные настройки шасси. И хорошо, что эти изменения сделаны не в ущерб другим характеристикам.

★★★★☆