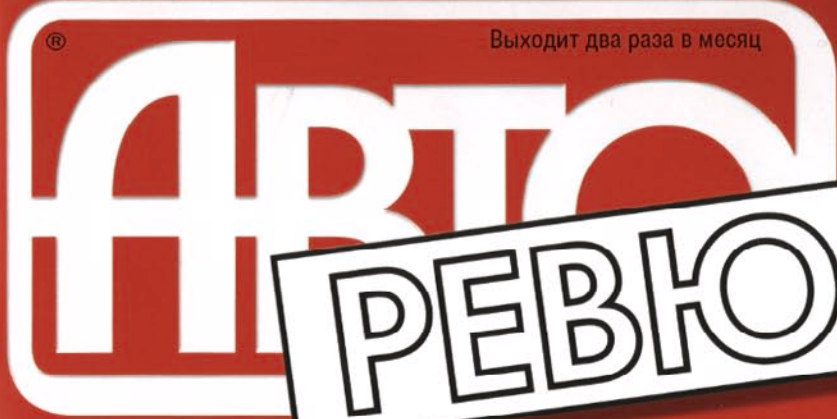


Парковки: как вырастут штрафы

Доверяйте профессионалам!

Выходит два раза в месяц



www.autoreview.ru

№12 (498), 2012



Трёхсерийный
Opel Mokka

Mitsubishi Outlander

Первая встреча



Kia cee'd,
Honda Civic,
Chevrolet Cruze и Skoda Octavia

**ГРУЗОВИКИ
АВТОБУСЫ**



12026

4 607154 880029

Грустный самурай

Так дизайнеры представляли себе новый Outlander. Результат оказался менее ярким



Парадный этаж штаб-квартиры фирмы Mitsubishi Motors в центре Токио легко принять за дилерский центр: в фойе — новенькие машины, буклеты, «сувенирка», прайс-листы... Через панорамные стекла доносится грохот мегаполиса — и мне все труднее вслушиваться в слова непривычно высокого японца. А слушать надо! Президент Mitsubishi Осаму Масуко для того и спустился в этот шоу-рум, чтобы рассказать, почему именно таким получился новый Outlander, на котором завтра я сделаю несколько кругов по заводскому полигону.

Максим КАДАКОВ, фото автора и компании Mitsubishi Motors

Россия для Mitsubishi Motors — крупнейший рынок сбыта, и именно здесь начнутся продажи нового автомобиля. Даже в Японии новый Outlander некоторое время смогут видеть лишь сборщики завода в Оказакі да портовые грузчики: все машины пойдут в Россию!

Между тем в России под маркой Mitsubishi хорошо расходятся только внедорожники да кроссоверы: на них приходится 85% продаж! Взять предыдущий Outlander. По всему миру с 2006 года было продано чуть больше 600 тысяч машин, из которых 94 тысячи — в России и на Украине (японцы отождествляют эти два рынка по структуре спроса). А поскольку «старый» Outlander по-прежнему собирается под Калугой, суммарный объем приблизится к ста тысячам!

Если бы так было на всех рынках... О принятой в прошлом году амбициоз-

ной программе Jump 2013 японцы лишь раз не упоминают: трехлетний план экономического «прыжка» забуксовал. Помешали экономические проблемы в Европе, землетрясение в Японии, наводнение в Таиланде (там у Mitsubishi три завода) и неоправдавшиеся надежды на сбыт электромобилей i-MiEV — продажи оказались вдвое меньше запланированных.

Но заходишь, пardon, в туалет — и понимаешь, что план все же действует: электросушилки для рук отключены (благо остались бумажные полотенца), кондиционеры в офисах работают вполсилы... Надо полагать, что и нас, журналистов, потому и собрали в фойе главного офиса, чтобы не тратиться на конференц-зал. Но это лишь отблеск гораздо более жестких мер.

Закрывается завод NedCar в Голландии (там, кстати, тоже собира-



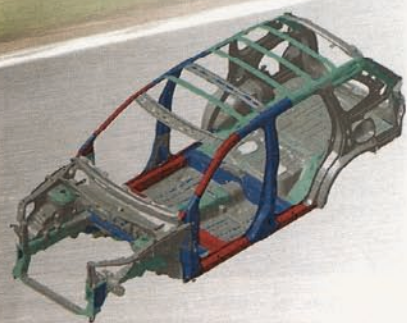
Простые линии и монументальная тяжеловесность. Материалы стали чуть лучше, да и сборка приличная. Здесь показан салон Аутлендера в «топовом» исполнении. На российских машинах не будет адаптивного круиз контроля, системы автоматического запуска двигателя Stop&Go и системы контроля за полосностью движения



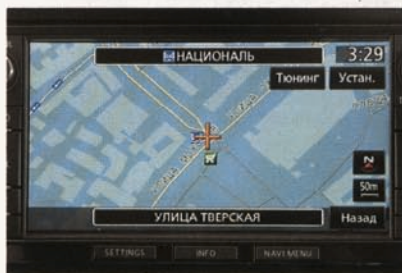
Передние сиденья с кожаной обивкой и электро-регулировками (на дорогих версиях) не изменились. Плохо, что спинку нельзя поставить близко к вертикали: чтобы сесть по-спортивному, приходится наклонять вперед все сиденье



Инженер Масаэши Сибаяма рад, что его команде удалось сделать Outlander заметно комфортнее. А я чуточку грущу оттого, что автомобиль слегка подрастерял «драйверские» нотки



Новый Outlander построен на модернизированной среднеразмерной платформе Project Global. Доля высокопрочных (выделено синим и бирюзовым цветом) и особовысокопрочных сталей (красный) увеличена с 45% до 51% — это позволило снизить массу кузова на 85 кг. А в целом комплекс мер «похудания» позволил уменьшить массу машины на 75—95 кг в зависимости от модификации, несмотря на более высокий уровень оснащения и пассивной безопасности



Толком оценить русифицированную навигационную систему с сенсорным дисплеем не удалось, но я разузнал, что разрешение экрана стало выше — 800x480 точек против 230x480 ранее. Создатели уверяют, что теперь обновление навигационных карт перестанет быть проблемой: если прежде для хранения информации служил жесткий диск, то теперь эту функцию выполняет флеш-карта стандарта SD. Есть и более простые «двухдюймовые» мультимедийные системы

ли Outlander). Прекращено производство «американских» моделей Eclipse и Endeavor, на очереди — не оправдавший надежд Galant, чье место в модельной линейке займет Infiniti M с эмблемами Mitsubishi. И хотя 2011 финансовый год был завершён с операционной прибылью в 800 млн долларов, радоваться рано. Продажи за этот период выросли всего на 1% и едва перевалили за миллион автомобилей. И если в Северной Америке отмечен 13-процентный рост (продано 106 тысяч машин), то на японском рынке — падение на 7% (152 тысячи). В Старом Свете дела тоже идут вниз, и только успех в России позволил удержать европейские продажи на прошлогоднем уровне (218 тысяч). Опорным регионом

остаётся Азия (525 тысяч). План текущего года подразумевает рост продаж до 1 млн 88 тысяч машин (плюс 87 тысяч к 2011 году).

Напрягаю слух: Масуко-сан уверяет, что Outlander третьего поколения разрабатывался в первую очередь с учётом пожеланий россиян... Интересно, чего же мы желали?

Поезд Синкансен бесшумно мчит меня со скоростью 300 км/ч из Токио в Нагоя — оттуда недалеко до полигона Mitsubishi Motors. Может, это депрессивная Женева нагнала на меня тоску — и оттого показанный на тамошнем автосалоне новый Outlander показался мне обрюзгшим, разжиревшим? Может, плывающая мимо гора Фудзи настроит

меня на верную волну — и я проникнусь-таки дизайном Mount Fuji, в ключе которого будут решены и другие Mitsubishi «новой волны»?

И вот я снова всматриваюсь в грустную мордочку с оплывшими щеками бамперов и вижу уставшего самурая. Ничегошеньки в нем нет нагало-московского или задорно-саратовского! Оказалось, что «живые» прототипы нашим людям все же не показывали — ограничились эскизами. А на рисунках Outlander был ой как хорош, я бы за такой тоже проголосовал. Но путь от дизайнерских скетчей до конвейера не близок — что выросло, то выросло.

Удручает не только «лицо», но и монотонные боковины. Вместо лихо устрем-



Заднее сиденье лишено салазок, но спинка регулируется по углу наклона. Новый механизм трансформации (сначала вертикально ставится спинка, а затем падает ниц подушка) позволил добиться идеально ровной погрузочной площадки, длина которой выросла до 167 см (плюс 32 см)



Многорычажная задняя подвеска принципиально не изменилась (здесь показана подвеска полноприводной модификации), но характеристики пружин и амортизаторов пересмотрены, новые штампованные продольные рычаги позволили сократить неподрессоренные массы

Передняя подвеска со стойками McPherson обзавелась новыми пружинами и местами крепления верхних опор. Стабильность геометрии обеспечивает второй подрамник, которого прежде не было. Электроусилитель рулевого управления установлен на рулевой колонке

ленных вперед задних стоек кузова, которые выигрышно отличали старую машину, — банальные покатые, а в боях за снижение веса пала даже двухстворчатая задняя дверь — теперь багажник открывается как у всех.

Улучшилась аэродинамика и как следствие чуть снизился расход топлива? Слабое утешение.

Впрочем...

Все равно будут покупать! Потому что Mitsubishi. Потому что всемогущий Рольф. Купят — и, скорее всего, не разочаруются, поскольку по большинству потребительских качеств новый Outlander не хуже прежнего, а по некоторым явно продвинулся вперед.

Все наружные панели кузова новые, в силовых элементах шире использована высокопрочная сталь. Но при этом японцы, естественно, старались по максимуму использовать элементы предыдущей платформы: за исключением длины (она уменьшилась на сантиметр), все габариты прежние. Однако от «одежного-размерного» индекса XL отказались: теперь это вновь просто Outlander.



На более дорогих машинах вместо монохромного монитора с примитивной графикой — цветной дисплей маршрутного компьютера диагональю 4,2 дюйма с более вычурным отображением служебной информации



Под передней панелью предусмотрено место для хранения транспондерного ключа, который облегчает доступ в салон и обеспечивает кнопочный запуск двигателя. Рядом с ним — кнопка активации электропривода двери багажника



На машинах в топ-комплектациях — отдельный климат-контроль. Качающиеся клавиши установок температуры и скорости вращения вентилятора — не самое эргономичное решение

Передняя подвеска — знакомые стойки McPherson, у которых изменены верхние опоры для снижения передаваемых на кузов вибраций. Кроме того, появился дополнительный подрамник: он обеспечивает стабильность «геометрии» подвески и принимает на себя часть энергии удара при фронтальном столкновении (конструкторы уверены в пяти звездах Euro NCAP). В задней многорычажке — новые штампованные продольные рычаги, призванные улучшить эффект пассивного поддуливания в поворотах, и увеличенные тяги регулировки схождения колес — это, по словам конструкторов, улучшило плавность хода.

Полноприводную трансмиссию Multi-Select называют новой, но от прежней

она отличается лишь муфтой Haldex четвертого поколения в приводе задних колес — максимальный передаваемый крутящий момент вырос на 10%. Все остальное — электронные игры. Стало больше датчиков, подающих сигналы на блок управления, а вместо переднеприводного режима 2WD появился 4WD Eco. От просто переднеприводного он отличается тем, что в случае пробуксовки передних колес межосевая муфта кратковременно блокируется.

Четырехцилиндровые бензиновые двигатели серии 4B1 тоже из прошлого — их лишь слегка «подкрутили» с прицелом на перспективные экономии. Двухлитровый 4B11 развивает 146 л.с., а 4B12 объемом 2,4 литра — 167.

Вот интерьер действительно стал другим. Не лучше и не хуже, а именно другим. Вместо былого лаконизма передней панели в духе «бедность — не порок» — намек на монументализм. Вставки «под алюминий», блестящий черный пластик... Все это призвано произвести впечатление «автомобиля классом выше».

Пытаюсь впечатлиться.

Нажимаю кнопку на брелоке, и электропривод мягко закрывает дверь багажника. Ух ты! Сажусь в кожаное кресло, нажимаю на кнопку запуска двигателя — и панель приборов вспыхивает стильной оцифровкой и цветным дисплеем маршрутного компьютера. Усаживаюсь поудобнее, пытаюсь подтянуть руль ближе к себе — и он... поддается! Наконец-то появилась регулировка по вылету! Климат-контроль — отдельный, а режимами трансмиссии теперь ведаёт не вращающаяся шайба, а приятная на ощупь кнопка.

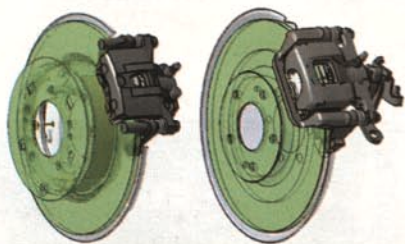
Что-то, premium feeling? «Ощущение качества» и впрямь есть, но это в большей степени касается машин с топ-оснащением. А на тех, что попроще, и руль без кнопок, и дисплей на панели приборов монохромный, и сиденья тряпичные — и «филинг» совсем другой. Сразу подмечаешь, что сэкономили по всем фронтам. Пластик на подоконниках передних дверей мягкий, а на задних дверях — уже жесткий. Функция автоматического опускания стекла в одно касание кнопки — режим Auto — остался лишь у электропривода водительской двери (японцы рассказывали, что только это позволяет



Вместо прежней «шайбы» выбора режимов работы трансмиссии появилась кнопка, которая едва ли удобнее. Принципиальная схема трансмиссии не изменилась, но удалось снизить вес отдельных компонентов. Количество датчиков, которые опрашивает блок управления, увеличилось вдвое. Режимов по-прежнему три, но вместо прежнего 2WD (передний привод) внедрили режим 4WD Eco, при котором проскальзывание передних колес сопровождается автоматической блокировкой муфты. От режима 4WD Auto он отличается тем, что в других условиях (например, при резком старте с места) муфта превентивно не замыкается

Старый Outlander XL

Новый Outlander



Механизм стояночного тормоза теперь интегрирован в тормозной суппорт — это позволило сбросить с задних колес больше трех килограммов неподрессоренных масс



Помимо фронтальных и боковых подушек безопасности (всего их шесть) появилась подушка для защиты ног водителя в случае фронтального удара



А это Outlander в одном и простейших вариантов оснащения: скользкий и неприглядный пластиковый руль, монохромный дисплей на панели приборов, тканевые сиденья (по эргономике они не уступают кожаным) и голый багажник без органайзера, в отсутствие которого тяжелые вещи нужно переваливать через высокий порог, а при складывании заднего сиденья образуется гигантская ступенька. Я бы не поспешил на автомобиль в более дорогом исполнении — такой Outlander и удобнее, и приятнее глазу



Outlander в начальных комплектациях лишен системы стабилизации. Не беда: быстрая резвость и желание мести хвостом при каждом резком перестроении сменялись плавными реакциями, а руль при быстром знакопеременном вращении не прикусывается — всегда успеешь среагировать. К тому же базовые машины оснащаются 16-дюймовыми шинами с высоким профилем, которые еще заметнее притупляют реакции. А ESP, если она есть, срабатывает вовремя и весьма интеллигентно



На скоростной прямой Outlander держится очень уверенно, но энергичные перестроения требуют от водителя концентрации — виной тому электроусилитель рулевого управления с невнятной обратной связью. Коэффициент аэродинамического сопротивления C_x был снижен с 0,36 до 0,33 — вкуче с обтекаемыми наружными зеркалами и упрямыми под капот стеклоочистителями это позволило заметно снизить аэродинамические шумы



Outlander — единственный в своей ценовой нише автомобиль, оснащенный опциональным электроприводом двери багажника. Открывать и закрывать дверь можно с брелока, с места водителя или пользуясь кнопкой на самой двери



снизить себестоимость каждой машины на \$30). Панорамная стеклянная крыша? Она тяжелая, дорогая, да еще требует дополнительных работ по обеспечению пассивной безопасности — прочь! А чтобы пуше снизить себестоимость, российский импортер отказался и от обычного люка в крыше.

Самым серьезным шагом в борьбе с себестоимостью и весом стала ликвидация третьего ряда сидений: маркетингологи выяснили, что у наших автомобилистов багажная «раскладушка» не востребована. Зато увеличился багажник, в подполье которого пристроился многосекционный органайзер (привилегия дорогих версий). Сиденье второго ряда тоже облегчили и лишили ползюев. Теперь оно закреплено жестко, причем в крайнем заднем положении, благодаря чему места для ног задних пассажиров — с избытком, а измененный механизм трансформации позволяет при складывании сиденья получить абсолютно ровную площадку.

Но, опять же: все это касается машин с уровнем оснащения выше среднего, а в более простых версиях багажного органайзера нет — лишь ворсовый коврик на полу.

— Над доводкой автомобиля мы работали осторожно, точно, чтобы в

борьбе за комфорт не растерять спортивность шасси. Курсовая устойчивость при движении по прямой стала выше, а в поворотах машина ведет себя более предсказуемо.

Отвечавший за настройку шасси Масаеши Сибаяма показал мне на полигоне участок неровного асфальта, который здесь называют русской дорогой.

Японя мать, ну кто же так строит русские дороги! Чуть более шершавый асфальт, плавные волны, легкие трещины и едва заметные колеи — и это что, плохая русская дорога? Пригласили бы на недельку наших дорожников — и был бы результат! А так — еду я по «русской» дороге и радуюсь. Асфальтовые швы и стыки новый Outlander и впрямь глотает лучше. Не сбиваясь с курса, идет по колеям. А в поворотах на руле чувствуются лишь отголоски неровностей, хотя на руль старой машины порой проходили такие удары, что он едва не вырывался из рук. Насторожила лишь ощутимая раскочка задней части кузова на волнистом покрытии — как бы Outlander не начал выделять те же колесца, которыми на горных серпантинах Грузии нас так пугал Mitsubishi ASX!

Шума в салоне стало меньше, но и это в немалой степени зависит от оснащения. На версиях с багажным органайзе-

ром гул от дороги тише, но дребезжат сами пластиковые ящики. На базовых машинах (без органайзера) пластикового грохота нет, зато начинает резонировать опустевший багажник. Кстати, на базовых машинах стояли высокопрофильные 16-дюймовые шины, которые заметно улучшают плавность хода (покупатели и прежде частенько заказывали Аутлендеры с «базовыми», более «комфортными» колесами).

В поворотах Outlander держится неплохо. Реакции чуть острее на 18-дюймовых шинах, чуть размазаннее на 16-дюймовых. Но главное, что при быстром вращении руля ты уже не рискуешь «споткнуться» о ступеньку резко возросшего усилия: теперь здесь такой же электроусилитель, как на Mitsubishi ASX.

По мере разгона до 100 км/ч и выше я начинал чувствовать разобщение с машиной: такое впечатление, что при небольших отклонениях руля ты сначала прожимаешь упругий мячик, а уж он передает усилие на рулевые тяги.

А порадовало то, что наконец-то удалось помирить двигатель с вариатором. При частичных нагрузках отклики на газ стали более линейными, перестал давить на уши воющий мотор. Странно только

то, что «тяговая» разница между моторами 2.0 и 2.4 едва заметна, хотя второй из них гораздо тише и практически не наделяет салон вибрацией.

Новый Outlander и впрямь комфортнее прежнего. А что до спортивности... Ладно, подождем трехлитровую версию!

Когда автомобиль был практически готов, выяснилось, что согласно новому российскому техрегламенту его можно сертифицировать по категории M1G — как внедорожник, хотя трансмиссия принципиально не изменилась. Чтобы вписаться в эти требования и с полным правом называться внедорожником, инженеры сейчас колдуют над тем, чтобы на градус-полтора увеличить углы въезда и съезда (под задним бампером по-прежнему висит запасное колесо — якорь на бездорожье), — и заветный сертификат будет в кармане. Реально-го прока от этого немного, но в рекламе Outlander можно будет именовать внедорожником без опасения излишнего внимания со стороны Федеральной антимонопольной службы, которая призвана следить и за добросовестностью рекламы.

Первые «товарные» машины появятся у нас в августе, причем поначалу в Рос-



Емкий трехсекционный органайзер в подполье багажника — отрада для любителей возить в машине кучу нужных и не очень вещей. Пластиковый ящик с крышками играет роль дополнительной шумоизоляции днища, но сам пластик звонкий — дребезжит на кочках. Два неуместных подстаканника на колесной арке — отголосок унификации с семиместной версией

Паспортные данные

Автомобиль	Mitsubishi Outlander		
Тип кузова	5-дверный универсал		
Размеры, мм	длина/ширина/высота	4665/1800/1680	
	колесная база	2670	
	колея передняя/задняя	1540/1540	
	клиренс	215	
Число мест	5		
Модификация	2.0 2WD CVT	2.0 4WD CVT	2.4 4WD CVT
Снаряженная масса, кг	1415	1480	1495
Полная масса, кг	1985	1985	2210
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском топлива		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см³	1998	1998	2360
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	86,0/86,0	86,0/86,0	88,0/97,0
Степень сжатия	10,0:1	10,0:1	10,5:1
Число клапанов	16	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/мин	146/107/6000	146/107/6000	167/123/6000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	196/4200	196/4200	222/4100
Коробка передач	вариатор (передаточное отношение 2,35—0,39)	вариатор (передаточное отношение 2,35—0,39)	вариатор (передаточное отношение 2,35—0,39)
Привод	на передние колеса	полный	полный
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная		
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые		
Задние тормоза	дисковые		
Шины	215/70 R16 или 225/55 R18		
Диаметр разворота, м	10,6		
Максимальная скорость, км/ч	190	185	195
Время разгона 0—100 км/ч, с	11,5	12,0	10,5
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	9,3	10,1
	загородный цикл	6,8	6,9
	смешанный цикл	7,7	8,0
Топливо	бензин АИ-92		

сию станут ввозить Аутлендеры японской сборки, а до конца года будет налажена сборка в Калуге. Импортёр надеется удержать «стартовую» цену на предыдущем уровне (базовый Outlander XL с «механикой» стоит 949 тысяч рублей), хотя теперь машин «на ручке» вообще не будет — только с вариатором! Конечно, при ценообразовании продавцы будут ориентироваться на конкурентов. Если, например, Nissan X-Trail с вариатором стоит 1,1 млн рублей, то почему Outlander должен быть дешевле?

Не стоит питать надежд и на то, что цены упадут с началом выпуска в Калуге. По крайней мере до того времени, пока там не будет организован полный цикл — со штамповкой и сваркой кузовов. Но дилеров радует уже то, что удалось избежать конкуренции с моделями дружеского концерна PSA: отныне Outlander обойдется без двойников в лице автомобилей Citroen и Peugeot.

По прогнозам, среди четырехцилиндровых модификаций около 55% продаж придется на более доступные двухлитровые машины, а из них, в свою очередь, 70% будут полноприводными. Версии с мотором 2.4 по-прежнему будут только с приводом на все колеса.



Бензиновые четырехцилиндровые двигатели семейства 4В1 рабочим объемом 2,0 и 2,4 л потеряли по паре «лошадок» и по несколько ньютон-метров. Японцы объясняют это борьбой за экологию: изменена выпускная система, появился нейтрализатор непосредственно в выпускном коллекторе. Поскольку машина стала легче, незначительное снижение мощности не сказалось на динамике.

У двигателей появились новые гидропоры. В паре с моторами работает вариатор — от механических коробок на российском рынке решено отказаться. Для шестицилиндровых машин, которые появятся в следующем году, предусмотрен шестиступенчатый гидромеханический «автомат»

Outlander с трехлитровым мотором V6 появится в следующем году. А вот от турбодизеля наш импортёр откестился вовсе, даже несмотря на то что дизельные L200 (впрочем, других и нет), Pajero и Pajero Sport расходятся отлично. Говорят, турбодизель объемом 2,2 литра для нашего рынка «неудачный» — слишком современный и оттого привередливый к качеству топлива. Но если будет спрос... Только что меня пригласили поехать на дизельном Аутлендере, причем не по полигону, а по дорогам общего пользования, — и я не раздумывая согласился. Поезжу — расскажу! □



От розетки

Согласно обнародованному в прошлом году «ускорительному» плану развития Jump 2013 фирма Mitsubishi Motors должна до 2015 года вывести на мировой рынок восемь электрических и гибридных автомобилей. Удастся ли? Но президент Осаму Масуко пообещал, что россияне одними из первых смогут опробовать машины новой «электроволны», — и первым станет гибридный Outlander.

Прототип, на котором мне удалось сделать пару кругов по заводскому полигону, называется Outlander PHEV — Plug-in Hybrid Electric Vehicle, «подзаряжаемый гибридный электромобиль». Литий-ионные батареи расположены под полом салона, спереди и сзади — электромоторы мощностью по 60 кВт, которые «сидят» непосредственно на приводных валах. А под капотом — двухлитровый бензиновый мотор: он может вращать передние колеса и подзаряжать батарею с помощью 70-киловаттного генератора.

Ev Mode — чисто электрический режим: емкости батареи должно хватить на 50 км при среднем темпе езды. Series Hybrid Mode — последовательный режим, когда двигатель внутреннего сгорания (ДВС) лишь заряжает батарею. А Parallel Hybrid Mode — соответственно, параллельная схема, когда ДВС приводит передние колеса и подзаряжает батарею. Суммарный запас хода (бензин+электричество) — 800 км. А подзаряжать батарею можно и от домашней розетки, и от «быстрой» 380-вольтовой станции — здесь все, как на хэтчбеке Mitsubishi i-MiEV.

После тестовой поездки инженеры с горящими глазами обступили меня: ну как?

Едет! И все системы функционируют, о чем наглядно свидетельствует большой монитор на центральной консоли: он позволяет следить за режимами работы электроники и строит графики расходов бензина и электричества. Машина бодро стартует, уверенно держится на испытательном кольце на скорости 120 км/ч и неплохо рулится, несмотря на возросшую массу. Бензиновый мотор просыпается только при беспардонном обращении с педалью газа, а тяги хватает во всех режимах.

Инженеры уверяют, что в следующем году поставят машину на конвейер. А Масуко-сан поведал, что поставки машины в Россию начнутся в 2013 году — вскоре после старта продаж в Японии!

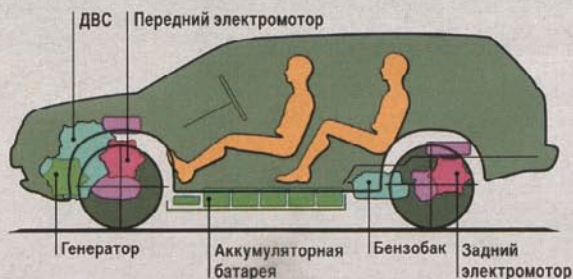
Предполагаемую цену японцы назвать не смогли. Не ведают об этом и в фирме Рольф, но российские маркетологи уверены, что продажи пойдут. Мол, с одной стороны, это электромобиль, а с другой, зависимость от розетки минимальная. А еще это полноразмерная машина — говорят, многие не прочь купить i-MiEV, но клиентов отталкивает «несерьезный» размер.

Кстати, вопреки скептическим оценкам со стороны, в Рольфе считают проект i-MiEV удачным, хотя на данный момент продано всего-то 73 машины. В чем удача? В том, что удалось стать пионерами электродвижения и застолбить место на рынке. Шаг за шагом изучаются спрос и реальные условия эксплуатации, поскольку поддерживается связь со многими владельцами «ай-миэвов». Сейчас, к примеру, появился новый тренд: преподносить электрокар в качестве подарка — не девочкам, а солидным дядям, фамилии которых можно найти в списке Форбс и которым для полного счастья не хватает лишь электромобилей.

В ближайшее время через одну из российских компаний будет инвестировано 50 млн долларов в развитие электросети. План — построить 2000 обычных зарядных станций (то бишь от бытовой сети со специальными разъемами) и 100 «быстрых» там, где продается i-MiEV (это 15 городов и 35 дилерских центров). В перспективе доля дилерств, где можно будет купить электрокар Mitsubishi, увеличится до 80%. И все это — часть большого плана по подготовке к запуску в продажу подзаряжаемого гибрида Outlander PHEV.

Кроме того, в правительство уже подан законопроект по снижению пошлин: если его одобряют Белоруссия и Казахстан, то на всей территории таможенного союза на электромобили будет установлена нулевая пошлина! Это позволит значительно снизить цены на i-MiEV и Outlander PHEV, даст шанс продавцам чуть больше — и, как следствие, вести переговоры с производителем о снижении заводских отпускных цен для российского рынка.

Понятно, что Outlander PHEV все равно будет заметно дороже бензиновых собратьев. Но идея заманчива! И хотя я считаю, что оптимальным вариантом является подзаряжаемый гибрид с турбодизелем, на Outlander PHEV я уже положил глаз. Если цена в самом деле будет адекватной, то почему бы и нет?



Outlander XL используется лишь как агрегатоситель для гибридной начинки: в производство пойдет машина в новом кузове



В одном из отсеков органайзера предусмотрена ниша для хранения свернутой багажной шторки