



Возвращение



На российский рынок вернулась модификация Mitsubishi Outlander XL с 3-литровым двигателем. Причем сам мотор модернизирован, а кроссовер отныне выпускается в Калуге

Кризис, о котором мы уже начали забывать, в свое время не только ополовинил автомобильный рынок страны, но и существенно перекроил структуру спроса. Многие автовладельцы тогда стали отказываться от машин крупных, прожорливых, требующих больших затрат на содержание и эксплуатацию.

Типичный пример – Mitsubishi Outlander XL. Андрей Панков, главный исполнительный директор компании “РОЛЬФ Импорт”, дистрибьютора японского бренда, вспоминает, что до финансовых потрясений версия этого автомобиля с 3-литровым двигателем была одной из самых востребованных, но, когда экономика пошатнулась,

спрос на нее упал практически до нуля. Соответственно, поставки прекратились.

Теперь же рынок и доходы россиян снова растут, и вновь появляются клиенты, желающие обладать мощными автомобилями. Особенно когда речь идет о моделях с полным приводом – кроссоверах и внедорожниках. Это подтверждает и статистика: в первой половине 2011 г. по сравнению с тем же периодом прошлого года сегмент только среднеразмерных SUV увеличился на 66%, а по темпам роста он уступает лишь традиционному лидеру – “гольф”-классу. Значит, пришло время опять предложить Outlander XL с самым сильным в его гамме мотором – тем самым бензиновым 3-литровым V6. Тем более что японцы воспользовались “кри-

зисной передышкой” и модернизировали этот двигатель.

На ступень выше

Инженеры основательно поколдовали над настройками его системы управления впрыском, и мотор прибавил в мощности (причем как в “лошадях” – с 220 до 223, так и в крутящем моменте – с 276 до 284 Нм) да к тому же вышел на экологический стандарт Euro 4. В паре с ним решили применить 6-диапазонный “автомат” со спортивным режимом (а не вариатор, как на 2- и 2,4-литровых версиях), который, по мнению японских специалистов, прекрасно “дружит” с этим мотором. Такое сочетание должно сработать и с другими конструктивными особенностями модели. В частности, чтобы понизить центр тяжести кроссовера, его блок



Большого склада на заводе нет, машины сразу же уходят к дилерам

цилиндров, капот и крышу сделали из алюминия (причем в топовой версии теперь появился долгожданный люк), здесь установлена независимая подвеска всех колес.

Внешних изменений по сравнению с двумя другими версиями (2 и 2,4 л) минимум: хромированные накладки на дверных порогах и такая же подоконная линия, плюс шильдик V6 на передних крыльях. Кроме того, в самой дорогой комплектации (Ultimate) 3-литровый Outlander XL щеголяет хромированными ручками дверей и накладкой на двери багажника. Здесь же установлены биксеноновые адаптивные фары. Еще меньше различий в интерьере, разве что серебристая накладка на консоли АКП. Впрочем, представители компании считают, что автомобиль не должен отвлекать водителя и пассажиров многочисленными модными «штучками» — перемигивающимися лампочками, электронными девайсами и т.п. По их мнению, главное — эргономичность и функциональность, и в этом, пожалуй, есть своя правда.

Что же касается ходовых качеств машины с обновленным двигателем, то импортер бренда предложил совершить пробег из Москвы в Калугу — к месту выпуска этих автомобилей — и обратно. Конечно же, с возможностью съехать с асфальтированного шоссе и прохватить по близлежащим полям и перелескам. Маршрут хороший: есть и улицы большого города, где можно проверить маневренность, и грунтовые дороги для тестирования подвески, и скоростное шоссе, позволяющее испытать динамику.

В том, что касается асфальта, 223-сильный Outlander XL экзамен выдержал легко. Запас мощности мотора чувствуется на любом участке, даже если вы идете на пределе допустимой в этих местах скорости (120–140 км/ч). Ни подъемы в гору, ни обгоны этому автомобилю не страшны. Вот только коробка в иной момент может «задуматься», прежде чем переключиться на другую передачу, но это не критично. Зато расстроила подвеска. Она неплохо ведет себя на любой ровной дороге, в том числе на укатанном грунте. Но как только встречаются бугры или ямы, вся радость от езды исчезает,

причем как на переднем ряду кресел, так и на заднем. Любая кочка, «лежащий полицейский» или выбоина чувствуется жестко, как будто хода у подвески нет вообще. Странно, ведь инженеры Mitsubishi съели собаку на внедорожниках, и тут от них можно было ожидать более гуманных настроек.

Зато в остальном автомобиль по-прежнему комфортабелен и привлекателен. Передние кресла с электрорегулировками, раздельный (и весьма эффективный даже в летний зной) климат-контроль, хорошая аудиосистема и навигация, редкостный простор для ног задних пассажиров, полный привод. И хотя маркетологи «РОЛЬФ Импорт» полагают, что из трех версий Outlander XL на 3-литровую будет приходиться лишь 8–10% покупателей, могу предположить, что на самом деле эта цифра будет выше. Правда, тут важен еще и ценовой фактор: две комплектации такой машины сейчас предлагаются за 1 379 000 и 1 479 000 рублей.

Новые горизонты

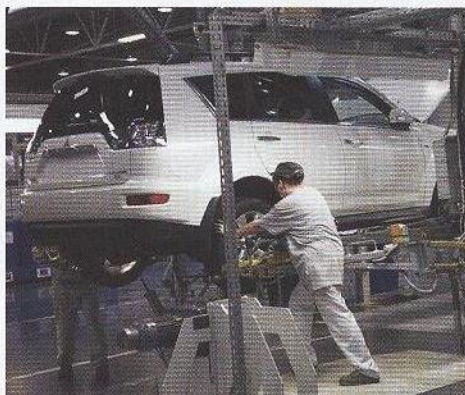
В сравнении с предкризисными временами еще одним новшеством стало то, что эти автомобили теперь выпускаются на российском предприятии японской фирмы. Сейчас завод, построенный неподалеку от Калуги совместными усилиями Peugeot, Citroen и Mitsubishi, действует в режиме крупноузловой сборки (SKD). Работа в нем здесь началась в апреле прошлого года, причем модельная гамма постепенно расширяется — тот же 3-литровый Outlander XL стали собирать в конце июня 2011 г.

Пока объемы производства невысоки, что позволяет тщательно следить за качеством всех операций (сейчас полный контроль проходит 100% собранных машин). Однако и впоследствии оно должно остаться на высоком уровне — что называется, японским. Залогом этого станет внедрение новейших технологий в цехах, уже построенных для производства полного цикла (CKD) — со сваркой и окраской. Оно займет площадь 125 тыс. кв. м и войдет в строй в уже в 2012 г.

Андрей Безверхов
Фото автора



**НА ОДНОЙ
СБОРОЧНОЙ
ЛИНИИ
ДЕЛАЮТ
ЯПОНСКИЕ
И ФРАНЦУЗСКИЕ
МАШИНЫ**



**РЕЖИМ
“ОТВЕРТЧНОЙ”
СБОРКИ
ПРОСУЩЕСТВУЕТ
ЛИШЬ ДО
СЛЕДУЮЩЕГО
ГОДА**

**“Японец”
из России**



**САЛОН БЕЗ
ИЗЛИШЕСТВ,
НО ЭРГОНОМИЧЕН
И КОМФОРТЕН**



**ВОТ ОН,
ГЛАВНЫЙ
ГЕРОЙ —
ОБНОВЛЕННЫЙ
3-ЛИТРОВЫЙ V6**



**ПОЛНЫЙ
ПРИВОД
ПОЗВОЛЯЕТ
БЕЗ ОПАСКИ
ПОКИДАТЬ
АСФАЛЬТ**

