

ТЕСТ-ДЕБЮТ

ПЕРФЕКЦИОНИСТ





Первый тест обновленного Mitsubishi Outlander показал: японские инженеры скрупулезно изучили отзывы владельцев этой модели и приняли ряд мер, чтобы улучшить и без того успешный кроссовер

ТЕКСТ **Денис Арутюнян** ФОТО **автора и Mitsubishi**

Успеха добиться мало – его надо еще и удержать. С первой задачей Mitsubishi Outlander давно справился: в своем сегменте на российском рынке он уверенно держится в числе лидеров спроса. Более того, этот кроссовер обосновался и в двадцатке самых продаваемых иномарок на российском рынке. Но всякая популярность со временем может пойти на спад, и японцы это отлично понимают. А потому они провели серьезную работу, сделав автомобиль еще интереснее и привлекательнее во всех отношениях.

По последней моде

Как принято, рестайлинг не обошелся без небольших косметических изменений внешности. Облик Outlander стал чуть более нарядным и вместе с тем мужественным: машина получила новый дизайн фальшрадиаторной решетки, хромированные ободки окантовки “противотуманок” и обновленный дизайн нижней части обих бамперов со вставками из серого пластика. Другие перемены заметить сложнее. Например, только наметанный глаз отметит комбинированные светодиодные задние фонари, новый дизайн 18-дюймовых колесных дисков и практичные расширители колесных арок из некрашеного пластика. В остальном кузов оставили без изменений. И это правильно, ведь кроссовер сохранил неплохие параметры геометрической проходимости: 215-миллиметровый клиренс, почти одинаковые углы въезда и съезда (21,5° и 21°).

А вот в интерьере нововведений вовсе незаметно – салон такой же строгий, качественный и очень просторный. Последнее особенно ощущается на заднем диване – тут смогут сидеть вольготно пассажиры любого роста и комплекции. Кстати, и с любым размером обуви – по слухам, это качество по достоинству оценили горнолыжники и сноубордисты, ведь большие проемы для ступней позволяют им надевать громоздкие ботинки, даже не выходя из машины!

В первый момент невольно задаешься вопросом: неужели это и есть все перемены? Однако чуть позже понимаешь: все

самое интересное скрыто внутри. Моторов по-прежнему три, причем традиционно все бензиновые: 2-литровый мощностью 146 л.с., 167-сильный агрегат объемом 2,4 л и топовый 3-литровый V6, развивающий 230 л.с. На самую мощную версию будут устанавливать 6-диапазонный “автомат”, а вот к первым двум двигателям в пару предложат бесступенчатый вариатор. Вот его-то японцы доработали всерьез. Памятуя жалобы некоторых клиентов на перегрев коробки под нагрузкой, инженеры установили для нее собственный радиатор охлаждения.

Еще внимательнее они отнеслись к нареканиям по шумности машины. В результате на ней появилась улучшенная изоляция капота, новый моторный щит (его позаимствовали у “электрического” собрата PHEV), изоляция пола увеличенной площади и брызговик моторного отсека.

Не смогли проигнорировать японцы и претензии к подвеске. Они честно признали, что предыдущий Outlander действительно был чересчур мягким и не всегда адекватно реагировал на неровности. К тому же амортизаторы плохо работали на отбой, что приводило к серьезному снижению ездового комфорта. Но все эти факторы ныне учтены. В стойки добавили до-

полнительные пружины отбоя, а спереди установили усилитель опорной чашки от дизельной версии. По мнению инженеров, такие меры привели к серьезному улучшению стабильности движения, большому комфорту и снижению шума колес при езде по шершавому асфальту.

Иду на вы!

Рассказы о проделанной работе – вещь, безусловно, полезная и интересная. Но я хочу сам проверить, насколько она выполнена правильно. А потому сажусь за руль одной из машин – той самой, которую подвергли доработке больше других, с 2,4-литровым двигателем и вариатором. И почти сразу замечаю, что в салоне действительно стало немного тише. Вдобавок характер шумов немного изменился – теперь меньше неприятного высокочастотного “визга”, но больше благородного “баса”. Впрочем, эти перемены оказались не такими уж значительными. Причиной тому стала... именно бесступенчатая коробка. Поначалу из-за нее даже показалось, что тяга мотора оставляет желать лучшего. Но вскоре все встало на свои места: именно из-за коробки обороты слишком часто выходят в зону, где акустический дискомфорт превышает прирост динамики. Однако все это



В интерьере все осталось как и раньше, разве что материалы стали еще чуть качественнее



Несмотря на обманчивую "паркетную" внешность, Outlander хорош и на пересеченной местности

проявляется лишь при активной езде с мощными ускорениями. Если же умерить пыл и ехать более плавно, то и комфорта заметно прибавляется. Теперь действительно можно оценить и тишину в салоне, и ровную тягу, и практически незаметные переключения виртуальных передач.

То же самое можно сказать и о машине с 2-литровым двигателем. Конечно, разгон тут впечатляет меньше, но будем справедливы:

Цена Mitsubishi Outlander – от 999 000 рублей

для любителей высоких скоростей есть версия с "шестеркой". Владельцам же менее мощных модификаций динамика не так важна, скорее они оценят именно тишину и экономичность. А еще – плавность хода и ездовой комфорт. Тут есть чем возгордиться: пропали былые "расхлябанность" и раскочка, теперь Outlander по ухабистой дороге едет упруго, без малейших намеков на возможность пробоя. В стремлении испытать его в экстремальных условиях сворачиваю на разбитую грунтовку. Но автомобиль и тут не пасует: даже ямы в полколеса глубиной он проглатывает, не поперхнувшись. Постепенно увеличиваю скорость, но все равно не могу выбить его из равновесия.

Как и ожидалось, внедорожные возможности кроссовера по-прежнему ограничены, хотя отличная геометрия кузова всеяла определенные надежды. Вот я попытался развернуться на покрытом мелким песком участке, случайно наехал правым передним колесом на кочку и... автомобиль бессильно вывесил заднее колесо, оставив меня в ловушке. Выехать самостоятельно он уже не смог – сказались и короткие ходы подвески, и отсутствие блокировок. Пришлось вооружиться инструментом, подкопать желобки и набросать туда веток – лишь после этого Outlander выбрался из плена.

Тем не менее я не спешу заносить этот случай автомобилю в пассив, ведь обычно кроссоверы вообще не попадают в такие непростые ситуации. А с более привычными задачами вроде дорожки на дачу или к месту загородного пикника японская машина справляется отлично. Что она и продемонстрировала: все мои последующие попытки довести ее до предела возможностей так и не увенчались успехом. Зато теперь могу смело констатировать, что даже в самой тяжелой ситуации вариатор действительно не перегревается. А значит, решение по установке дополнительного радиатора принесло свои плоды.

То же самое можно сказать и о других новшествах, реализованных в Mitsubishi Outlander. Я на собственном опыте убе-

дился, что машина не только получила более современную внешность, но и избавилась от нескольких довольно серьезных недостатков. Причем это почти не сказалось на ценах: они на обновленный кроссовер укладываются в диапазон от 999 000 до 1 579 990 рублей. Оценив этот фактор по достоинству, можно признать: японский автомобиль сделал заметный шаг к совершенству. ■

Больше об этой марке можно узнать на www.motorage.ru

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MITSUBISHI OUTLANDER

Габариты, мм	4655x1800x1680
Колесная база, мм	2670
Диаметр разворота, м	10,6
Клиренс, мм	215
Объем багажника, л	591
Снаряженная масса, кг	1661
Тип двигателя	бензиновый L4
Рабочий объем, куб. см	2360
Макс. мощность, л.с./об/мин	167/6000
Макс. момент, Нм/об/мин	222/4100
Привод	полный
Трансмиссия	бесступенчатый вариатор
Макс. скорость, км/ч	195
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,5
Расход топлива (средний), л/100 км	7,9
Объем бака, л	60