



## На зарядку!

Mitsubishi выводит на российский рынок подключаемый гибрид Outlander PHEV. Новинка, которую в японской компании называют электровнедорожником, ранее побывала на нашем зарубежном тесте. Пришло время опробовать гибрид на дорогах Москвы и Подмосковья

ТЕКСТ **Василий Сергеев** фото автора и Mitsubishi

**Ф**ормат подмосковного мероприятия оказался по-своему уникальным. Сначала был марш-бросок по Варшавскому шоссе, а затем испытания на грунтово-песчаном полигоне “Кузнечики” под Подольском, где “японец” проявил себя в роли... раллийного автомобиля. Тем самым Mitsubishi напомнила о богатых спортивных традициях марки.

В японском гибриде действительно имеется спортивная составляющая. Скажем, система управления динамикой автомобиля S-AWC позаимствована у Lancer Evolution, а электрическую часть гибридной схемы создавали с учетом эксплуатации гоночного электромобиля Mitsubishi MiEV Evolution III.

### Первым делом – электричество

Аргументы японских инженеров и маркетологов, причисляющих Outlander PHEV к сегменту электромобилей с увеличенным запасом хода, выглядят убедительными, ведь первую скрипку в гибридной схеме играют электромоторы. Они установлены на передней и задней осях и развивают по 82 л.с. Бензиновый 2-литровый 121-сильный двигатель, размещенный под капотом, по большей части выполняет функцию генератора, подзаряжая батарею, но также приводит передние колеса на скорости выше 120 км/ч. Заявленный запас хода исключительно на электричестве составляет у новинки

Mitsubishi 52 км. Стало быть, если расстояние от дома до работы два десятка километров, визиты владельца на бензоколонку могут оказаться крайне редкими – была бы возможность восполнения заряда батареи от электросети дома или в офисе!

Я начал этот тест именно с определения запаса электрического хода в плотном столичном трафике. Для максимальной экономии задаю подрулевыми “лепестками” высшую интенсивность рекуперации (всего режимов шесть, в первом положении – B0 – можно подкатываться к перекрестку как на “нейтрали” “механики”, а в положении B5 осуществляется максимальная рекупе-

рация энергии торможения) и утапливаю на передней панели кнопку с надписью “Eco”. Итог: Outlander PHEV удается пробыть чистым электрокаром 32 км. На 33-м километре пути бортовой компьютер проинформировал, что заработал ДВС, начавший принудительно подзаряжать опустевший батарейный блок.

Есть, однако, нюансы. Согласно подробному отчету, который я вывел на центральный дисплей, бензиновый агрегат пару раз кратковременно включался, когда запаса электрического хода оставалось менее чем на 8 км – система посчитала нужным активизировать этот мотор при интенсивном ускорении.



# ПРЕОДОЛЕТЬ 30 КМ НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ – НЕ ПРОБЛЕМА



Двухлитровый ДВС дефорсирован до 121 л.с.

«Приборка» намекает на полноприводный потенциал



Иными словами, задать стопроцентно электрический режим, как в гибридах Toyota и Lexus, в гибриде Mitsubishi нельзя, электроника здесь может в любой момент активировать ДВС для поддержания необходимой динамики. Тем не менее водитель Outlander PHEV может обозначить свое намерение экономить бензин, утопив кнопку «Eco» на центральной консоли. Можно также задействовать клавиши «Charge» или «Save» на трансмиссионном тоннеле. В первом случае бензиновый двигатель начнет принудительно подзаряжать батарею, во втором – поддерживать уровень заряда, имеющийся к моменту нажатия кнопки.

Я включил режим Charge сразу после того, как компьютер сообщил, что батарея пуста. После этого заполнение блока на 30% произошло примерно за 20 минут езды (30 км пути). Компьютер также проинформировал, что наиболее быстро запас аккумулятора восполнялся, когда машина стояла или ползла в пробке. Расход бензина во время процесса подзарядки на ходу возрос при этом с 4,2 л/100 км до 12 л/100 км. Что же касается заявленного рас-

хода топлива 1,9 л/100 км, то он близок к реальному, но эти цифры применимы к первым 100 км пути, начатого при полностью заряженной батарее.

## Полный вперед!

А что же с управляемостью, динамикой и комфортом на наших дорогах? Outlander PHEV оказался здесь на высоте. Иные, чем на машине с ДВС, настройки руля, заметно более жесткий кузов и более плотная подвеска не превратили гибридный Outlander в спорткар. Однако автомобиль с индексом PHEV более чутко реагирует на управляющие действия рулем и собраннее ведет себя в поворотах (дело в уменьшенном на 25 мм, до 190 мм, клиренсе и более низком центре масс). Обратная сторона более азартной управляемости – тряска на неровностях асфальта. В наибольшей степени ее ощутят пассажиры «галерки». С малых и средних скоростей гибридный ускорится не хуже, чем версия с бензиновой «шестеркой» под капотом. Наконец, я остался в абсолютном восторге от шумоизоляции. Поскольку здесь использованы более толстые стекла, а моторный отсек и за-

дние колесные арки оснащены дополнительными звукопоглощающими матами, уровень шума в салоне без преувеличения на уровне автомобилей премиум-класса.

Проверили мы и спортивный потенциал – на той самой раллийной трассе «Кузнечики». Outlander PHEV показал, что прекрасно справляется с ездой в рваном ритме – с быстрыми ускорениями и интенсивными торможениями. Пиковая тяга электромоторов доступна уже с самых «низов», постоянный электрический полный привод не дает машине буксовать, система S-AWC оптимизирует распределение тяги между осями, задействуя штатную систему стабилизации, и позволяет увереннее проходить повороты. Ахиллесова пята Outlander PHEV – глушитель, подвешенный под совершенно плоским днищем и ограничивающий геометрическую проходимость на пересеченной местности.

## Перспективы

Потенциальных покупателей Outlander PHEV должны порадовать и следующие факты: в результате российских испытаний гибрида компаний

MMC Rus выяснилось, что время зарядки батареи от внешнего источника при температуре  $-35^{\circ}\text{C}$  не увеличилось, низкие температуры не сказались также на работоспособности Outlander PHEV на бездорожье. Российская гарантия на электрокомпоненты гибрида составляет пять лет или 100 тыс. км пробега (в дополнение к базовой гарантии). Единственное ограничение – отсутствие 7-местной версии (Outlander PHEV выпускается только в 5-местном исполнении).

С ценой пока ясности нет. Как дали понять представители марки, она будет сопоставима с ценой Outlander в топовой комплектации 3.0 AT 4WD Ultimate, за который просят 1 500 000 рублей. Придать импульс продажам может введение налоговых льгот для владельцев гибридов – такие послабления активно лоббируются японской компанией. Если законодатели прислушаются к ее аргументам, Outlander PHEV может стать у нас таким же бестселлером, как, скажем, в Голландии, где после правительственных дотаций на «зеленые» автомобили за ним стали выстраиваться очереди. ■