

СМЕНА ИМИДЖА

MITSUBISHI**OUTLANDER**

Эта новинка стала, пожалуй, самой «неформальной» за последнее время. Новый Mitsubishi Outlander не только впервые увидел свет именно на российском рынке, но даже специально для нас сменил имидж — экспрессия уступила место более солидной идеологии. И это наблюдается не только в дизайне. Механической трансмиссии не предлагается вовсе, только вариатор с возможностью ручной фиксации псевдопередат. Изменилась компоновка салона, особенно в багажном отделении, а также эргономика, и первым делом по части климата. Переосмыслен и принцип управления полным приводом: теперь режимы переключаются последовательным нажатием кнопки, а вместо «чистого» 2WD предложен режим 4WD Eco — приоритет тоже только на передний привод, но в крайних случаях автоматика все же подключает задние колеса.

Однако в целом концепция шасси осталась прежней. И двигатели, пусть с некоторой корректировкой характеристик, мы тоже видим прежние: это бензиновые четверки объемом 2,0 литра в 146 сил и 2,4 в 167 сил. Первый возможен как с передним, так и полным приводом, а второй только с полным — всего же предусмотрено семь фиксированных вариантов комплектации по ценам от 969 тысяч рублей, с 4WD от 1120 до 1440 тысяч рублей. При этом в начальную версию Inform (недоступна с двигателем 2,4) входят только две подушки, ABS, информационный дисплей, электропакет, климат-контроль, аудиоподготовка. В топовой же версии Ultimate 4WD (недоступна с двигателем 2,0) не только девять подушек, система стабилизации, кожаный салон и т. д., но и эксклюзивно ксеноновые фары с автокорректором, подогрев «дворников», навигационная система и электропривод багажной двери. Именно топ-версия досталась нам на «трибуну».

ЗЕМЛЯК

После теста я всегда пытаюсь разложить по полочкам задумку маркетологов — на кого рассчитан автомобиль. В данном случае — на спокойного и рассудительного мужчину с хорошим вкусом, нуждающегося в запасе пространства во всех внутренних объемах (первый-второй ряд и багажник), перемещающегося в основном по городу, но кому периодически необходимо преодолевать легкое бездорожье.

На фоне изящных форм конкурентов «чужеземец» смотрится классически, почти брутально, а короткие свесы намекают на то, что этот автомобиль не побойится дорожного «перепада высот». Внутри ощущение «большого джипа» — настолько монументально с высоты водительского места смотрится «плита» капота, а салон радует запасом пространства. Хорошие возможности регулировок (руль можно настраивать в двух плоскостях) позволяют быстро найти удобное положение. Глубоко утопленный шиток с ЖК-индикацией смотрится не только изящно, но и считывается с полувзгляда. Современная мультимедийная система порадовала наличием русскоязычной навигации по Иркутску, но — без нумерации домов (похоже, легко решить за счет слота для SD-карты).

По ходовым характеристикам Outlander больше джип, чем кроссовер — высоко посажен над дорогой, немного грузноватый и жесткий. Ориентация — скорее на комфорт передвижения, чем на динамику — вариатор переключает передачи практически незаметно, шумы и вибрации на минимальном уровне. Подвеска настроена по-спортивному и честно передает в салон информацию о сколько-нибудь значительных неровностях на дороге. В качестве компенсации — отсутствие валкости — городские повороты можно проходить, не сбрасывая скорости — как по рельсам.

В целом — практичный автомобиль, как будто созданный для наших условий. Говорят, японцы, чтобы угодить российскому потребителю, даже специально построили дорогу с плохим покрытием и на ней довели Outlander. Для них он действительно — «Чужеземец».

Ефим НЕЗВАННЫЙ, водительский стаж 20 лет. Ездит на Mazda CX-7.



Стилистика интерьера выполнена совсем в другом, консервативном стиле, при этом в отделке топ-версий применяются вставки «под карбон»



Ручной режим вариатора главным рычагом не включить — эта функция полностью перенесена на подрулевые лепестки



Приборы легко читаются, в том числе электронные индикаторы топлива, температуры двигателя и расходомера



Управление климатом стало «кнопочным», с возможностью отдельной настройки, а вот камера заднего вида доступна только для версий с двигателем 2,4



Профиль кресел в целом удобен, диапазон регулировок достаточен, но кому-то будет не хватать более плотной боковой поддержки



Теперь режимы трансмиссии задействуются не круглым переключателем, а последовательным нажатием кнопки



Сзади достаточно свободно во всех направлениях, посадка удобная, предусмотрена отдельная регулировка наклона спинки, однако индивидуальной регулировки потока воздуха нет даже в топ-версии



ТОТ ЖЕ ЛЕС, ТО ЖЕ НЕБО, И ТА ЖЕ ВОДА

Только он не вернулся из боя. Где, спрашиваю, тот истребитель-герой? Где тот самый Jet Fighter, наводивший шорох на дорогах? Исчез в самом расцвете сил! А вместо него вижу Airbus-310, не иначе. Примерно такие же ассоциации возникают при виде, скажем, Audi Q7. Неужели тот самый случай, когда судьбу героев действительно решают на небесах?

Что же случилось с прежним Outlander, с литерой XL, так и останется загадкой. Да, «полетные характеристики» у него были, может, не самые выдающиеся, эргономика «кабины» страдала некоторой архаичностью, но зачем боевого аса так сразу переэквалифицировали в «пассажировоза», непонятно. Зато в таланте этим самым «переэквалифицираторам» не откажешь точно. Без принципиального изменения технической начинки машину переделали до неузнаваемости!

За «штурвалом» нового Outlander и впрямь себя чувствуешь пилотом не перехватчика, но аэробуса. Даже к габаритам приходится привыкать дольше, чем в Ражго IV — настолько объемно они воспринимаются изнутри. Шасси тоже явно доработано: если взлетная полоса качественная, то взлет и посадка проходят плавно, незаметно. А если что-то типа «бетонки» Иркутского аэропорта, то корпус отвечает тряской и вибрациями, но все же в меньшей степени, чем у предшественника. Сейчас в работе подвески появилась солидность. Характерно, что рулевое и тормоза тоже обрели кошачью мягкость — по усилиям ничего от грубого «истребителя» не осталось, при этом обладают приятной чувствительностью. Управление климатом, управление режимами трансмиссии — все теперь почти «сенсорно», согласно современной философии. Вот еще бы двигатель с низов подхватывал так же убедительно, как рычит на верхах!

Был Outlander XL, а стал просто Outlander. Нет, он стал не проще, не хуже, он стал другим! Несмотря на ту же технику, совсем другим.

Василий ЛАРИН, водительский стаж 14 лет,
ездит на Ford Focus 2

ХОЧУ ИЗЮМ!

Этот автомобиль обязательно надо смотреть воочию: ощупать, сесть, прокатиться... Почему? Чтобы не возникло, как у меня, ложных предопределений.

Когда я увидел первые изображения нового Outlander, то вначале вообще не понял: неужели Mitsubishi будет ЭТО продавать? Но когда новинка появилась в Иркутске, и я увидел ее вживую... Нет, что-то в новом Outlander, безусловно, есть: он как минимум оригинален — по крайней мере, внешне (хотя агрессивный дизайн рестайлингового предшественника мне все равно нравится больше). Да и салон не отталкивает — внутри гораздо больше солидности и ощущений качества и стоимости, соответствующей именно кроссоверу, а не малолитражному седану. Стали основательнее и ездовые повадки — даже на 18-дюймовых катках в Outlander уже есть намек на плавность хода. А базовая версия с 2,0-литровым мотором и 16-дюймовыми колесами еще мягче. И, кстати, именно она мне понравилась больше, чем побывавшая у нас на Трибуне 2,4-литровая версия. А все из-за мотора: не хватает незначительно в общем-то кроссоверу его 167 лошадинок. 146 коней на 2,0-литровом моторе, конечно, тем более не хватит. Но здесь машина изначально настраивает на спокойное передвижение. А от 2,4-литровой версии почему-то ждешь большего, чем получаешь в итоге: по крайней мере, я до конца так и не привык к «голосу» мотора при попытках активного ускорения.

Однако в целом Outlander мне понравился. Я не увидел в машине откровенных проколов: достаточно крупный, удобный, вместительный, комфортный и во многом оригинальный кроссовер, созданный (как уверяют японцы) с учетом вкусов российских клиентов Mitsubishi, не останется статистом на рынке. Ему бы еще «изюму» больше в характере — ибо долго ездить на просто хорошем авто мне неинтересно...

Алексей СТЕПАНОВ, водительский стаж 16 лет.
Ездит на Skoda Roomster и Toyota Corona Premio



Короткоходная подвеска (переднее колесо уже в воздухе) указывает, что новый Outlander все же остался кроссовером



При полностью сложенном диване в 2,4-литровых версиях образуется ровная большая площадка, однако предварительное откидывание подушек — процедура не очень удобная



Багажник емкий даже с высоким полом, под которым имеются глубокие пластиковые секции, но такая слоеная конструкция предусмотрена только для 2,4-литровых версий. Откидного бортика теперь вообще не предусмотрено

ХОРОШИСТ

Следуя давно заведенному правилу — радовать поклонников периодическим обновлением модели — автопроизводитель зачастую не вкладывает в это самое обновление никакого глубинного смысла.

В сущности, что поменялось? Но прежде, чем скептически ответить «ничего», зададимся другим вопросом — а надо ли что-то менять? Здесь-то и появляется почва для размышлений: народный любимец, признанный работяга, Outlander уже давно никому ничего не должен доказывать. Его покупают просто потому, что это именно Outlander, почти такой, каким мы его привыкли видеть. Автомобиль для семьи с активным образом жизни, или для мужчины, ценящего объём жизненного пространства, или... Целевую аудиторию однозначно определить настолько же сложно, насколько широка применяемость этого паркетника в повседневности.

И настолько же просто практически любому наладить с ним «личный контакт». В комфорте салона чувствуется вдумчивый подход к каждой детали. Вдумчивый в данном случае не синоним роскоши, не показатель высочайшего уровня, но и не характеристика скупости производителя. Нет, это просто та ступень, выше которой начинается принципиально иная ценовая категория, а ниже — примирение с тяготами бюджетной эстетики и эргономики. В этом автомобиле я бы с удовольствием и уверенностью отправилась в дальнюю поездку по специально созданным для этого покрытиям. А вот вне этих самых покрытий передвигаться на Outlander не рискну. Иными словами — уравновешенный кроссовер для соответствующих задач.

Юлия БАБАК, водительский стаж 8 лет, ездит на автомобилях Toyota Fielder и Subaru Impreza WRX

ДАЙТЕ ТРИ ЛИТРА!

За время теста только и приходилось слышать от посторонних лиц, что испортили машину, мол, уродлива стала. Я же их мнение не разделяю совсем, чем больше присматривался, тем больше Outlander мне нравился. А то, что не нравился остальным — так это тоже большой плюс, это же не Corolla 100, с донельзя упрощенной внешностью, чтобы устраивать всех. Тут и выделиться из потока можно.

Машина ориентирована на людей старше 40 лет. И это заметно. В поведении все спокойно и сдержанно, что вселяет чувство уверенности и надежности. Довольно жесткая подвеска отрабатывает неровности, не забывая передавать их в салон, мотор удовлетворительно разгоняет, только вариант вызывает у меня чувство неприязни. Это не объективно, ну, не люблю я их — не нравится мне троллейбусный разгон, который он обеспечивает. И едва заметное подергивание при старте, словно мотор просит «подоткнуть» передачу пониже.. Приятно удивил радиус разворота — там, где я на маленьком Civic разворачиваюсь в два приема, тут можно в один! Да и если не влез, то можно и на бордюр заскочить, не боясь оставить там бампер.

Больше никаких сюрпризов или откровенных недостатков. И честно говоря, скучно. Конкуренты, на мой взгляд, интереснее. Но если нужен просто автомобиль такого класса, просто перемещаться из точки А в точку В, а не тешить самолюбие некогда раллийной историей Evo, не бредить дакаровскими победами Rajego и Lancep, и использовать аутлендеровский полный привод не для бездорожья, то это именно то, что нужно. Хотя я бы подождал трехлитровой версии, может быть, там есть изюминка?

Артем АГЕЕНКО, водительский стаж 7 лет, ездит на автомобиле Honda Civic TypeR



Моторный отсек снизу прикрыт пластиком и только частично, но поддоны двигателя и коробки расположены выше балки «подрамника», плюс клиренс в 215 мм, и это дает определенную защиту на бездорожье



СТАРОЕ — ЗАБЫТЬ!

Странно, но... совершенно не хочется сравнивать его с XL. Мозг понимает, что надо бы, но душа хочет абстрагироваться от всех формальностей и насладиться «автомобилем в себе». Тем паче, что с упомянутым предшественником (к несчастью? к радости?) на тактильно-созерцательном уровне у него не так уж и много.

Хороший. Вот честное слово — хороший. Габаритный, высокий, комфортный, эргономичный... Из разряда сел — и поехал. Диво, но найти «свое» положение за рулем мне удалось практически моментально, и запас регулировок при этом еще остался. Обзорность — на уровне хорошего внедорожника, а боковые зеркала я бы утащила себе. Все кнопки, рычажки, дефлекторы обнаруживаются на интуитивном уровне. Равно как и взаимопонимание с автомобилем посредством руля — все предсказуемо, никаких сюрпризов. Еще и красавец — брутальный, серьезный, даже суровый немного...

Система курсовой устойчивости, ABS, «думающая» тормозная система, возможность реализовать все резервы полного привода в несколько ступеней и т.д. — все при нем. И главное, что первую «помощницу» возможно отключить, а тормоза изумительно показали себя в работе — они тут вообще отзывчивые и достаточно эффективные.

Не обошлось без компромиссов, конечно (современное автомобилестроение уже почти не помнит безкомпромиссных машин...). Жесткий на грунте, гравийке, мелких ухабах — резкая смена покрытия особенно четко это показывает, но зато повороты — не идет, а пишет. Даже при вполне себе внедорожной высокой посадке. И вообще с управляемостью неплохо. При общих достойных характеристиках мотора вариатор вставляет «палки в колеса» — резкого старта с хорошим ускорением не получится. Правда, вариатор таки адаптивный — быть может, это в процессе эксплуатации немного сгладит «шероховатость» машины на низах. Мягкий и приятный пластик по верху торпедо даже схож по внешнему виду с более жесткими вставками по центральной ее части.

Единственное, что смущает — настойчивый намек на его внедорожные характеристики. Не довелось испытать (да и рука не поднялась бы, откровенно говоря), но современное автомобилестроение уже почти не помнит бескомпромиссных машин, и отрицать неведомого не будем...

Наталья НОВИКОВА, водительский стаж 10 лет,
ездит на автомобиле Toyota Mark II



Колеса на 18-дюймовых дисках — привилегия только 2,4-литровых версий, а для 2,0-литровых идет «утилитарные» 16-дюймовые



Боковые зеркала дают хороший задний обзор



Запасное колесо осталось на родном месте, то есть под задним свесом

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MITSUBISHI OUTLANDER 2,4 4WD

КУЗОВ	
Тип	Универсал
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределенным впрыском топлива и системой Mivec
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и располож. цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	2360
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	167/6000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	222/4100
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Полный, режимы 4WD Eco, 4WD Auto, 4WD Lock
Коробка передач	Вариатор с функцией ручного управления
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	Реечное с электроусилителем
Миним. радиус разворота, м	5,3
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Рычажная
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	225/55 R18
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4655/1800/1680
База, мм	2670
Клиренс, мм	215
Снаряженная масса, кг	1495
Полная масса, кг	2210
Объем топливного бака, л	60
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон до 100 км/ч, сек.	10,5
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	10,6
Загородный режим	6,4
Смешанный режим	7,9