

Микрохирургия

Нынешний Mitsubishi Outlander при встрече мы окрестили «грустным самураем» (AP №12, 2012). Но теперь у него новый передок, и унылая физиономия немного повеселела. А характер?



Mitsubishi Outlander

от 999 000 рублей

Илья ХЛЕБУШКИН
Фото автора и компании Mitsubishi

Н е зря дизайнеры Mitsubishi вновь вспомнили о большом радиаторном зеве в стиле истребителя Jet Fighter, сменившем «гору Фудзи» между фарами, — оплывшие щеки бамперов не так бросаются в глаза на фоне монументального «гриля». Монотонные равнины боковин оживлены пластиковыми накладками-расширителями над колесными арками (у всех версий, кроме переднеприводных), реллинги из траурно-черных перекрашены в жизнерадостно-серебристые. И только «филейная часть» у машин с двигателями 2.4 и 3.0 стала еще более блеклой — из-за диодных фонарей-альбиносов, позаимствованных у гибрида Outlander PHEV. От него же, кстати, и новый дизайн 18-дюймовых колес.

В салоне не изменилась ровным счетом ничего, а из опций добавился только подогрев зоны дворников у версий с двигателями 2.4 и 3.0. И все силовые агрегаты знакомы, причем еще по предшественнику Outlander XL. Заслуженная V-образная «шестерка» 6B31 (230 л.с.) в паре с классическим шестиступенчатым «автоматом» по-прежнему позволяет без усилий держаться в плотном городском потоке, без напряжения выходить на обгоны на трассе и уверенно съезжать с асфальта. Двухлитровый агрегат 4B11 (146 л.с.) все так же откровенно слаб для небольшого кроссовера, а его увеличенная копия 4B12 объемом 2,4 литра (167 л.с.) заметно лучше, но и ее подводит вяло жующий жвачку вариатор.

Зато, вопреки моим опасениям, после нескольких часов на литовских магистралях с лимитом 130 км/ч и барахтания в песке на Куршской косе бесступенчатая трансмиссия ни разу не перегрелась. А все потому, что на Outlander наконец-то вернули ампутированный в 2012 году радиатор охлаждения масла для вариатора. Кстати, для дорестайлинговых машин обещают бесплатную доработку в рамках сервисной кампании — то есть по желанию владельцев радиатор поставят. Требуется долива после отстоя пены!

Подвеска стала чуть жестче, зато от бывших расхлябанности и ударов не осталось и следа — в конструкцию

передних и задних амортизаторов добавили небольшие пружинки, работающие при ходе отбоя. Резонансное гудение пропало — к верхним креплениям передних стоек прикручены простенькие скобы-усилители. Эффект отличный — советую всем владельцам нынешних машин самостоятельно провести такой «апгрейд». Жаль только, японские инженеры так и не придумали, как на неровной дороге «отвязать» от ударов и вибраций руль...

Наконец-то доработана шумоизоляция: увеличен слой материалов на полу и капоте, в передних колесных арках за подкрылками появились войлочные

панели, моторный щит закрыт дополнительным экраном от гибрида Outlander PHEV, а моторный отсек снизу — брызговиком от недоступной у нас дизельной версии с мотором 2.2 Di-D. Тихоней автомобиль не стал, но в шуме теперь хотя бы нет самой назойливой высокочастотной составляющей.

Сейчас, по итогам четырех месяцев нынешнего года, впереди Аутлендера по продажам только Toyota RAV4 (12501 машина против против 9447). И у Mitsubishi есть все шансы подтянуть: цены самых популярных версий выросли на гуманные 20—30 тысяч рублей. □



Оба передних колеса твердо стоят на земле, но Outlander застрял в песке почти на ровном месте: виноваты короткоходная подвеска, вариатор и отсутствие даже электронной имитации блокировок дифференциалов



На капоте — усиленная шумоизоляция, а у моторного щита — дополнительный экран от гибрида Mitsubishi PHEV



Масляный радиатор вариатора установлен перед блоком основных радиаторов, а не спрятан перед передним колесом, как у Аутлендера XL



Опорные чашки стоек передней подвески усилены дополнительными накладками