

# MITSUBISHI OUTLANDER

## ЩИТ И МЕЧ

*Японская философия стала необычайно популярна за пределами островов, благодаря веками отточенному балансу между несочетаемыми вещами. Так, помимо филигранного владения мечом, самурай обязан был в совершенстве овладеть каким-либо видом изящных искусств, например, каллиграфией, которая в Японии возведена почти в ранг религии. В чем отразиться японскому характеру, как не в японском автомобиле? В новом Mitsubishi Outlander дизайнеры и инженеры нашли ту самую грань между многослойными линиями иероглифов в основе «динамичного щита» и безупречной остроты ощущений от вождения даже в условиях, сравнимых с лезвием меча.*

**Н**аш тестовый Outlander притягивал к себе взгляды, что для «Аутлендера» не совсем типично. Точнее, для «прежнего», но теперь все изменилось. Черный кузов с перламутровым отливом идет любому большому автомобилю, как мужчине деловой костюм, но в рестайлинговой версии Mitsubishi Outlander 2015 г. – это, скорее, смокинг. Во всем облике кроссовера ощутимо прибавилось породы и премиальности. Элементы полностью обновленной передней части отражают в себе суть концепции Dynamic Shield, впервые примененной именно на этом автомобиле. Нужно сказать, концепция изменила внешность до неузнаваемости. И только в лучшую сторону. Огромный воздухозаборник, поделенный на секции, украшает две хромированные перекладины фальшрадиатора, в который идеально вписаны совершенно новые фары с интегриро-

ванными LED-огнями. Задние фонари тоже светодиодные. Также корма этого комфортабельного крейсера обзавелась новым мощным бампером. А дверь багажника теперь поднимается на больший угол, чем у прежней модели.

Обилие хрома, агрессивный «нос» и шикарные колесные диски хорошо смотрятся не только на фото. На первый взгляд, перед нами стандартный набор для рестайлинга, но зато какой эффект! Новый образ хоть и увеличил длину кузова, но придал автомобилю уверенную стремительность. То есть, именно то, что мы ищем в кроссовере.

Сев в водительское кресло, сразу замечаешь две вещи: передние сиденья стали более удобными, а руль получил профильный обод с красивыми переливами и удобными хватами, как в спорткаре. Возможно, именно это заставляет ско-







рее завести двигатель, оставив более подробное знакомство с интерьером на потом. С первых метров Outlander подтверждает правильность этого решения. Новый «Аутлендер» и едет по-новому – увереннее, ровнее, послушнее и с достоинством, присущим более дорогим машинам. Отчасти «виной» всему новый блок управления с электроусилителем, амортизаторы увеличенного объема и новые пружины подвески – в общем, управляемость улучшилась сразу на несколько пунктов.

Появление еще одного важного изменения сначала не замечаешь. Точнее, замечаешь исчезновение... шума. Шумоизоляция в Outlander улучшилась по 27 параметрам! Чтобы не перечислять весь «лист», достаточно сказать, что в салоне не слышно 3-литрового двигателя, хотя снаружи его рык звучит более чем впечатляюще... Разработчики, однозначно, потрудились на славу над управляемостью, мягкостью хода и «тишиной» – на всем, что, наверное, в первую очередь важ-

но в ежедневной езде по городу. В первый день тест-драйва мы отвели проверке именно цивильных качеств обновленного кроссовера.

В условиях нашего городского ландшафта с перепадами высот и качества, асфальта 3-литровый Outlander едет не просто хорошо, но и быстро, а самое главное – отлично держит повороты, даже с учетом особенностей поздней осени. Не кренится и не просит подруливания. Все дело в S-AWC (Super All Wheel Control) – новой системе полного привода. Если не вдаваться в труднообъяснимые техподробности, то обновленный Mitsubishi Outlander теперь умеет поворачивать не только колесами и тормозами, но и крутящим моментом! В отличие от прежних систем полного привода, S-AWC «интеллектуально» использует управление каждым колесом, перенаправляя крутящий момент на то, у которого сцепление с поверхностью в данный момент лучше. В результате кроссовер практически сам держит себя на заданной вами линии. Помимо систе-

мы полного привода Super All-Wheel Control, Mitsubishi Outlander обзавелся еще одним очень интересным новшеством – вариатор Jatco CVT8. Этот узел силовой установки действительно придал кроссоверу сил. Вариатор не позволяет оборотам двигателя «зависать» при перемене передаточного числа, что в итоге увеличивает динамику движения и уменьшает расход топлива. В городском режиме плюсы новой системы трудно переоценить – помощь при старте в горку, «страховка» на скользкой дороге при движении вниз – в общем, типичные будни осенней Алматы.

В городе рестайлинговый автомобиль ведет себя без нареканий. В принципе, их и к прежнему Outlander было не особенно много. Просто теперь в езде чувствуется больше вальяжности и самоуверенности, для которой есть все технические основания. Благодаря умной электронике и мощному двигателю, обгон на трассе превращается в ювелирный маневр, без фоновых сомнений. Вне ровной трассы судьба каждого «городского джипа» слышать



постоянное «как дела с бордюрами?» А какие могут быть проблемы при клиренсе в 215 мм? Outlander хорош в споре с возвышенностями и низменностями (лужи и традиционные ямы на дорогах) в городской черте. Интересно, вдали от цивилизации, на открытом бездорожье и в глубокой колее будет не хуже? Чтобы узнать это, съезжаем с асфальта. Второй день теста посвящен любимому занятию активных алматинцев – покорению гор...

На природе обновления «Аутлендера» проявляются в новом свете. Позитивные изменения во внешности, сделавшие автомобиль «городским пиджком», к счастью, никак не сказались на геометрических данных. Стиляга Outlander тот еще «проходимец»!

Наш маршрут был проложен не только традиционно в горы, но и вокруг них, где разнообразие препятствий богаче. В случае некоторых кроссоверов таланты проходимости не особо важны, поскольку они редко съезжают с асфальта, но Outlander – автомобиль, который

даже своим названием говорит, что для него бездорожье не синоним безнадёги. Стоит ли говорить, что стандартный пункт назначения Чимбулак был достигнут без лишних усилий и с нелишним комфортом? Здесь ничего примечательного. Примечательное обнаружилось в более бездорожных условиях, к примеру, угол въезда в обновленной версии равен углу съезда – 21°. То есть, если взобрался в гору, ничего не задев, значит и спуститься с нее сможешь в любом случае, даже задним ходом. Это огромный плюс японским разработчикам и казахстанским любителям уверенной езды по бездорожью. Еще один неожиданный факт, открывшийся в конце тест-драйва, отсылает нас к его началу – даже в местах столь отдаленных от городского трафика, где большие и стильные автомобили привычное явление, новый Mitsubishi Outlander постоянно привлекает внимание своей агрессивной внешностью атлета. Как итог – автомобиль производит сильное впечатление на людей по обе стороны его салона...

Преодолевать препятствия любой ценой – задача для адептов культа 4 WD, готовых оснащать свои внедорожники танковыми двигателями и лебедками. Кроссовер же встреченные на пути препятствия должен не столько преодолевать, сколько пересекать. С максимально возможным комфортом. После крайне удачного рестайлинга Outlander стал именно таким. Ни одно из препятствий в городе и за его пределами не выбило в «аут» ни наш «Аутлендер», ни его водителя.

После «переосмысления» японскими инженерами и дизайнерами автомобиль стал выглядеть намного увереннее и богаче. Но удивил он не только своей внешней харизмой, за удачным макияжем скрываются не менее успешные изменения в подвеске, рулевом управлении, внедорожном потенциале и новом уровне комфорта. Именно в таком сочетании автомобиль действительно способен подарить удовольствие от езды и на хорошем асфальте, и там, где о нем никогда не слышали.