

Mitsubishi Delica один из тех автомобилей, у которых было мало конкурентов в среде second hand и нет в дилерском предложении. Просторный салон, неплохой клиренс, полный привод с понижающим рядом — для многих потребителей модель сочетает в себе качества микроавтобуса и внедорожника из той старой школы, чьих представителей можно готовить для сравнительно сложного бездорожья. А какова Delica на самом деле и в обычной эксплуатации?

Создатели не обделили модель двигателями. Правда, стоит ли говорить о 2,4-литровом бензиновом 4G64 и 2,5-литровом дизеле 4D56, если Delica с ними большая редкость — не найти. А вот приобрести «автобус» с трехлитровым 6G72 или с 4M40 объемом 2,8 литра не проблема.

4M40, ставший мощной альтернативой архаично-



КЛУБОК ПРОТИВОРЕЧИЙ

му 4D56, избавился от известной проблем, но приобрел новые. Имевший до рестайлинга 1997 года механический ТНВД, а после электронное управление, этот дизель провоцирует активную езду. Отсюда основная беда — растрескивание «головки». Также вытягивается цепь, которую приходится сравнительно рано (150 тыс. км) менять, и заклинивает подкачивающий насос. В общем, на престарелых экземплярах можно попасть на капитальный ремонт. При этом какая-то экономия на топливе — фикция. Потребляет 4M40 всего лишь немногим меньше, чем 6G72.

А уж он известен своим аппетитом. Летом в городе около 16 литров, на трассе 14–17, зимняя же городская эксплуатация легко доведет расход до 20–22 литров. Зато пускается 6G72 до минус 32, при этом не заливая свечи, хотя и подавливая масло из-под фильтра. Вообще не зря эта «шестерка» считается едва ли не лучшим мотором Mitsubishi. Недостатков — минимум.

Раз в 40–60 тыс. км нужно очистить впускной коллектор — двигатель к его загрязнению чувствителен. Совмещать эту трудоемкую процедуру стоит с заменой сальников на торцевых заглушках распредвалов, через которые подтекает масло (работа 4–4,5 тыс. руб.). Еще стоит помнить об одноразовом болте коленвала, который нужно менять при любом снятии шкива. И о медленно,

постепенно сжимаемом натяжителе ремня ГРМ, который при несоблюдении этого правила выйдет из строя. Но в остальном для Delica 6G72 — вариант хороший. Правда, по совокупности ряда качеств, можно сказать, единственно подходящий.

На дорестайлинговых Delica с обоими этими моторами устанавливался «автомат» Aisin A340, который хорошо знаком по Toyota. Выносливая робота. Поэтому жаль, что в 1997 году ее сменила мицубисевская V4A51. На ней не следует забывать через 40 тыс. км менять фетровый фильтр, расположенный за поддоном. Операция на автомобиле с 6G72 недешевая — вместе с фильтром вытянет под 4 тыс. руб. из-за того, что нужно демонтировать прикрывающие поддон элементы выпускной системы. Но и игнорировать замену нельзя. Иногда она — панацея от кажущихся серьезными проблем. Пропала какая-то из передач или на колесах вообще нет момента? Бывали случаи, когда помогала лишь замена фильтра, причем безо всяких последствий. Однако, снимая поддон, нужно убедиться, что в нем нет зубьев планетарной передачи. А потом еще снять расположенный рядом гидроблок (1000 руб.) и посмотреть части шестерен там. При отсутствии достаточной смазки первой изнашивается «планетарка». А парадокс V4A51 заключается в том, что даже с изуродованными планетарными



Если не притираться к незатейливости дизайна (а у каких «автобусов» середины 90-х он был оригинальным) и не обращать внимание на качество материалов, то за рулем Delica удобно. Причем, возносясь на практически автобусную высоту (особенно с лифтом), ожидаешь аналогичной посадки, но она оказывается легковой

рядами без видимых изменений она еще может крутить колеса. Когда же перестанет, нужно готовить до 60 тыс. руб. на капитальный ремонт.

К чему никаких претензий, так это к фирменному полному приводу Super Select. Казалось бы, сложная система с центральным дифференциалом, блокируемым вискомуфтой и принудительно, с понижающим рядом и возможностью ездить на заднем приводе, а надежность выше всяких похвал. Можно только предположить — в хорошем возрасте способна выйти из строя вискомуфта и растянуться цепь в «раздатке». Но пока таких случаев не отмечено.

Именно Super Select наряду с хорошим дорожным просветом заставлял владельцев пускаться во все тяжкие off road подготовки. В Интернете

можно найти Delica с колесами в 33 и даже 35 дюймов. На фотосессии у нас был автомобиль с «резиной» размерностью 31x10,5–15, и как считает его хозяин, это предел — по прочности рычагов-торсинов, да и по трансмиссии тоже. Максимум, что можно сделать — подобрать амортизаторы с пружинами повыше, установить проставку между верхним рычагом и шаровой опорой (и верхние, и нижние съемные). Но нужно быть осторожным.

Передняя двухрычажка явно нагружена по верхним рычагам, к которым подходят торсионы. Даже на стандартных колесах (29 дюймов) со временем здесь рвутся лонжероны. Конечно, варятся и усиливаются вставками, но возросший вес колеса лишь ускорит появление трещин. Неизбежно проседают



Наряду с «горизонтом» и вольтметром блок дополнительных приборов включает детектор парктроника



Блок климат-контроля прост, как и «музыка»

торсионы, которые владельцы обычно перетягивают, опять же перегружая рычаги. И усиленные торсионы можно приобрести только двух брендов — JAOS и Ironman (до 16 тысяч пара).

А если не увлекаться внедорожным тюнингом? Все равно в Delica просматривается явное несоответствие пассажирских и грузовых возможностей **салона и подвески**. 7–8 человек или четверо с 300 кг поклажи — и хода задней подвески уже нет, как и энергоемкости. Вплоть до того, что задние ограничители «протирают» в лонжеронах отверстия. Передняя же подвеска, как уже говорилось, слаба сама по себе — и перегружена тяжелым вместительным кузовом. Последний в свою очередь, будучи лишней рамой, охотно перекашивается на буграх и скрипит на неровностях. Так что подвеска требует лифта не столько для размещения больших по диаметру колес (31-е, например, требуют еще подрезки арок), сколько для увеличения грузоподъемности и артикуляции. Также в отношении подвески Delica нужен комплексный подход. Не частичная замена постукивающих деталей — обновление всех составляющих без исключения. Причем именно для этого Mitsubishi характерен выбор оригинальных комплектующих, несмотря на всю их дороговизну.

Безусловно, Delica уникальный автомобиль. По соотношению вместительности и внедорожных качеств ему сложно найти замену. Однако чтобы полноценно использовать то и другое, нужны средства и грамотный подход. Только при сочетании этих условий удастся раскрывать весь потенциал Delica.

Максим МАРКИН

Фото автора

Технические консультации:

СТО «Технопарк»

Автомобиль,

участвовавший в фотосессии,

можно приобрести, тел. 684–242

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

БЫТОВАЯ ОРИЕНТАЦИЯ

Два варианта колесной базы, два варианта высоты кузова, модификации с люками и со стеклянной крышей плюс множество комплектаций по внешнему и внутреннему исполнению — Mitsubishi Delica предлагает богатейший выбор версий. Но подавляющее большинство составляют хорошо упакованные автомобили.

У нас как раз такой — Super exceed crystal life roof long с трехлитровым двигателем. Комплектация не самая верхняя, но пожелать чего-то более трудно. Стеклянная крыша, выдвигающаяся подножка, подогрев зеркал, парктроник, интерактивный экран, с которого управляется отопитель. Говорить о простеньком пластике и дизайне без затей как-то не с руки. Ведь автобусная по высоте посадка удобна, а главное достоинство автомобиля за спинками передних сидений.

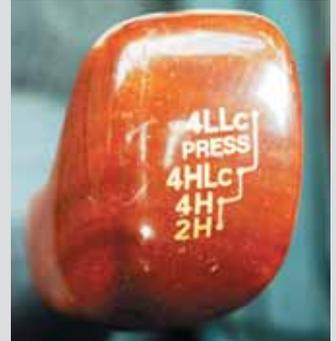
Есть два варианта среднего ряда — двух- и трехместный. В первом случае отдельные кресла можно вращать вокруг вертикальной оси. Ну а места достаточно в любом варианте. Причем даже на третьем ряду, простору на котором позавидует иной представительский седан в версии long. У Delica такая приставка с дополнительными 200 мм колесной базы стоит, как видно, куда больше. И багажник при этом остается, и место для длинномеров, и спальник на троих получается без складывания передних сидений. Мечта путешественника!



Основные проблемы с 6G72 связаны с компоновкой под капотом и шестью V-образными цилиндрами. Например, чтобы добраться до текущих сальников распределов, расположенных с тыльной стороны двигателя, нужно потрудиться. Замена свечей также требует приложения усилий

При двоих в салоне подвеска никак не выдает своей каверзной натуры. Да и подготовка в виде амортизаторов/пружин пошла ей на пользу. Но идеальной плавности нет ни на асфальте, ни на гравийке. Чувствуются и неподдресованные массы. А на крутых поворотах не стоит представлять себя за рулем легковушки. Впрочем, даже 185-сильный 6G72 далек от того, чтобы довести автомобиль до его подвесочных пределов.

Едет Delica тяжело. Нет, если без поклажи и с одним пассажиром, да в городе, то энерговооруженности «шестерки» вполне достаточно и для того, чтобы держаться в потоке и для разгонных рывков. За городом же при полной загрузке приходится мобилизовать все возможности мотора, загоняя стрелку тахометра под красную зону.



Задний привод, полный с блокировкой «центра» вискомуфтой, жесткая блокировка межосевого дифференциала и понижающая передача — трансмиссионный потенциал Delica, без изменений заимствованный у Pajero, под стать настоящему внедорожнику

Проще для нервов и слуха выдерживать крейсерскую скорость в районе 100 км/ч, не забывая, что по ходовым качествам на хорошем асфальте Delica — чистый внедорожник. Или автобус? Во всем остальном автомобиль уж точно может претендовать на звание вместительного пассажирского транспорта или даже дома на колесах. Стоят ли того расходы на эксплуатацию? Ответ не всегда очевиден, если учесть отсутствие достойной альтернативы.



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Фургон, Combi, а также грузовичок Delica, выпускавшиеся с 1999 года, были бэджинжинринговым продуктом – под эмблемой Mitsubishi продавалась Mazda Bongo



Delica D:5 изменилась принципиально. Клиренс уже не тот, двигатели попеременно объемом 2,0 и 2,4 литра и попеременно расположенные (привод на доброй половине версий передний), коробка – только вариатор



Все относительно, в сравнении с нынешними паркетниками Delica 80-х годов — настоящий проходимец

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MITSUBISHI DELICA (ДВИГАТЕЛЬ 6G72)	
КУЗОВ	
Количество мест/дверей	8/4
Длина/ширина/высота, мм	5085/1695/2070
Колесная база, мм	3000
Колея спереди/сзади, мм	1440/1435
Клиренс, мм	190
Снаряженная масса, кг	2120
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип, расположение	Бензиновый, V-образный, шестицилиндровый, спереди продольно
Рабочий объем, куб. см	2972
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	91x76
Степень сжатия	9
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с. при об/мин	185/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	265/4500
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	Автоматическая, 4-ступенчатая
Привод	Полный
ПОДВЕСКА	
Передняя	Двухрычажная
Задняя	Зависимая
ТОРМОЗА	
Спереди	Дисковые, вентилируемые
Сзади	Дисковые
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Объем топливного бака, л	75
Размер шин	225/80R15



Расположенный сверху радиатора штуцер шланга расширительного бачка рано или поздно становится жертвой других ремонтных процедур



Чтобы сдвижная дверь не контактировала с одним из новых расширителей арок, пришлось изготовить оригинальный кронштейн

ЦЕНЫ НА АВТОРЫНКЕ

ПОЧЕМ ЖИЛПЛОЩАДЬ?

В зависимости от того, с чем сравнивать и как подходить к оценке качеств Delica, ее стоимость может выглядеть по-разному. Например, нет смысла ее приобретать, если необходим всего лишь вместительный минивэн с тремя рядами сидений. Delica, как говорилось, способна удовлетворять не только такие потребности. Учитывая это, вполне можно простить цену.

Автомобили первых трех годов выпуска не купить дешевле, чем за 350 тыс. руб., а верхний отмеченный предел — 440 тысяч. Если есть возможность чуть-чуть «вложить-ся», то стоит присмотреться к экземплярам 1997–99 годов. Переплатить придется до 530 тыс. руб., хотя встречаются Delica лишь немногим более дорогие, чем более ранние. Да и 11-летние «автобусы» еще укладываются в названную сумму. А вот Mitsubishi, выпускавшиеся с 2002 года, уже не дешевы. Цены здесь начинаются с 650 тысяч и могут заканчиваться семизначными цифрами.

Двигатели мало влияют на стоимость, однако 2,5-литровые дизели редкость, а 2,4-литровый бензиновый мотор не встречается вообще. В эпоху прежних таможенных пошлин Delica с ним не везли. Распространенные 2,8-литровые 4M40 и трехлитровые 6G72 под капотом микроавтобуса попадают в равном количестве.

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ MITSUBISHI DELICA (ДВИГАТЕЛЬ 6G72), руб.

НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ
Поршень+шатун, комплект	37000
Поршневые кольца	10483
Вкладыши коренные/шатунные	3830/2226–10950
Комплект клапанов	2634–9552
Комплект ГРМ	Ремень — 537–3098; ролик обводной — 373–2771; ролик натяжителя — 422–2980; натяжитель — 2361–2576;
Амортизатор пер./задн.	16959/8486
Торсион пер./пружина зад	7269/4989
Рычаг передний нижний в сборе (шаровая опора нижняя)	17887 (2145)
Крышка капота	14134
Крыло переднее	7691
Фара	11871
Фонарь	6099+3491

За большой салон и неплохой внедорожный потенциал приходится платить — при обслуживании и особенно при ремонте. Все, чего ни коснись, стоит у Delica если и не баснословно дорого по японским меркам, то, как минимум, недешево. Тем более, если учитывать что это не представительский седан и не элитный внедорожник. Но у японских производителей свои принципы ценообразования. Mitsubishi им следует. А вот почему к выпуску запчастей не присоединяются другие компании, непонятно. Какая-то альтернатива фактически есть только по приводу ГРМ. Правда, скажем, подвеска Delica «разрешает» использовать тюнинг-комплектующие. Но в других случаях полагаться придется только на дорогой оригинал, либо китайские запчасти сомнительного качества.



При использовании надувного матраса здесь получается спальное место на троих