

В августе «Mitsubishi» довольно неожиданно возобновила продажи самого мощного Outlander XL с 3-литровым бензиновым V6 и 6-ступенчатым «автоматом», который, разумеется, стал самой дорогой версией в семействе.



Впрочем, по этому поводу японцы предпочитают не заморачиваться. Рынок растёт, доля «Mitsubishi» во внедорожном сегменте увеличивается ещё быстрее, так что со спросом на дорогой Outlander, по мнению японских маркетологов, проблем возникнуть не должно. В конце концов, до кризиса машины с V6 были в числе наиболее востребованных. Кто сказал, что эта традиция не будет продолжена? Кроме того, прямых конкурентов с 2008 года у модели в общем-то не прибавилось...

Вот транспортный налог вырос, поэтому цена владения Outlander с 223-сильным V6 по сравнению с его менее мощным «собратом», оснащённым 170-литровой «четверкой», сегодня выше более чем в два раза. Если включить сюда стоимость топлива и ТО, разница окажется менее существенной, тем не менее вряд ли среднестатистический покупатель Outlander настолько богат, чтобы ежегодно выкидывать по семь «лишних» тысяч рублей. Во всяком случае, ваш корреспондент не стал бы этого делать ещё и потому, что на все свои заявленные 223 л.с. этот автомобиль не едет. Не поймите превратно, в ряде моментов он лучше и динамичнее, но дело в том, что кроссовер с этим мотором не настолько хорош, чтобы безоговорочно ставить его на более высокую

позицию в корпоративной иерархии.

За время отсутствия на российском рынке бензиновый V6 доработали, подогнав прошивку «мозгов» под требования «Евро-4», параллельно увеличив показатели максимальной мощности и крутящего момента. Это ход логичный, но, честно говоря, я не возьмусь утверждать, что модернизированный вариант на порядок быстрее или экономичнее предыдущей версии. Да, запаса тяги по сравнению с «четверкой» у него заметно больше. К тому же коробка с традиционным гидротрансформатором априори лучше, как правило, не слишком расторопного японского CVT... Но это почему-то не идет машине на пользу. И дело тут даже не в моторе, а в трансмиссии: 6-скоростной «автомат» почти всегда хорош, особенно когда мы говорим о машине с относительно мощным двигателем. Обычно он позволяет силовому агрегату быстрее раскручиваться, сглаживая при этом неизбежные рывки при смене передач. Но этот «автомат» просто сглаживает, причем порой даже слишком сильно.

В итоге к плавности ускорения вопросов нет — не хуже, чем у других. В целом и с динамикой тут все нормально, но на обгоне (даже при полностью утопленном акселераторе) трансмиссия упорно продолжает держать заданную передачу. Мало того, на второй «качок» она тоже реагирует через раз... Однако это касается только автоматического режима. В ручном режиме проблем нет вообще — коробка исправно и достаточно быстро переходит на пониженную ступень, раскручивая двигатель практически до максимума. Соответственно проблема тут только в настройках, причем в настройках отдельно взятого режима.

Японцы утверждают, что с АКП они ничего не делали, клиентов раньше все устраивало. Возможно, так оно и есть, но Outlander с 2,4-литровым двигателем на этом фоне воспринимается вполне динамично. Шума побольше, запаса момента на средних и высоких скоростях поменьше, но это не повод переплачивать за V6, тем более что на обгоне такой XL тоже вполне эффективен.

Технические характеристики:

Mitsubishi Outlander XL V6

Габариты (мм) 4665x1800x1720

Колесная база (мм) 2670

Дорожный просвет (мм) 215

Масса (кг) 1496

Объем багажника (л) 774–1691

Раб. объем двигателя (см3) 2998

Макс. мощность (л.с.) 223

Макс. крутящий момент (Нм) 284

Макс. скорость (км/ч) 200

Разгон 0–100 км/ч (с) 9,7

Ср. расход топлива (л/100 км) 10,6

Цена (руб.) от 1 379 000