

4x4 CLUB

№11
2013

ИЗДАЕТСЯ С 1995 ГОДА

+ ATV CLUB: ПРИЛОЖЕНИЕ О МОТОТЕХНИКЕ

mitsubishi **PAJERO SPORT 2014**

**ПУТЕШЕСТВИЕ:
НЕ БАРХАТНЫЙ
АЗОВ**

**FORD RANGER:
ТЮНИНГ-ПРОГРАММА
МИНИМУМ**



MEDIA.CLUB4X4.RU

СТАРЫЙ, ОПЫТНЫЙ



ВИДИМОСТЬ РЕСТАЙЛИНГА НИЧУТЬ НЕ ПОВРЕДИЛА PAJERO SPORT

Как часто вы ловили себя на мысли: зачем этот рестайлинг? Я – десятки раз. Вышла прекрасная модель. Начали продавать. Все рады. Через три-четыре года ей начинают подтягивать лицо, хотя было бы вполне достаточно добавить пару новых цветов кузова. С дизайном в автомобильном мире в последнее время и так плохо. К чему лишний раз показывать свою несостоятельность?

ПАЛЬЦЕМ ПО БУМАГЕ

Только привык, смирился потребитель с очередным художественным экспериментом, как ему уже вместо круглых фар подсовывают треугольные. Да еще

и обзывают это новой дизайнерской концепцией, хотя сами давно просто водят пальцем по бумаге, испытывая острый дефицит хоть сколько-нибудь жизненно-оправданных идей. О, я знаю, в чем все дело: виноват страх. Производитель, издерганный рыночной лихорадкой, боится, что модель забудут, сочтут немодной; что покупатель, приученный менять машины каждые три-четыре года, не захочет брать модель с точно такой же внешностью. К счастью, в компании Mitsubishi Motors этот невроз хорошо изучили и научились с ним справляться. В последнее время они собирают журналистов и показывают им...

старую версию. В пресс-релизе называют это «очередным обновлением», но изменения настолько ничтожны, что разглядеть их можно лишь трезвым дотошным взглядом, а на презентации такой сохранить трудно. Так было и с Pajero, и с ASX. Тот же трюк они проделали сейчас с Pajero Sport. Молодцы. Все правильно. Потребитель в глубине души чужд нездоровой гонке фейслифтинга. Во-первых, обновление автоматически понижает статус старой версии. Кому это надо, терять имиджевую составляющую? Во-вторых, ты несешь элементарный денежный урон при перепродаже. А это уже форменное безобразие. Так



что Mitsubishi шадит своих клиентов, новый Pajero Sport остался старым. Никто не обижен. Рестайлинга фактически нет, но его цель выполнена – журналисты пришли, статьи выходят. Так напишем же и мы – освежим знакомство.

ТЯНЕТ В КОЛЕЮ

Писать вроде не о чем. Но, к счастью, есть о чем поговорить. Pajero Sport первого поколения появился в 1996 году как классический SUV. Рама, задний неразрезной мост, пониженная передача и жестко подключаемый полный привод. Набор, радующий сердце любителей офф-роудных заездов. Необычайно

проходимая и очень прочная конструкция. Мечта лесника, рыбака и любого человека, окруженного разбитыми и размытыми направлениями, притворяющимися дорогами. Рецепт хорошего универсального внедорожника в мире найден очень давно, и ничего нового еще не придумано. Были массовые эксперименты с электроникой, но все это здорово для торговли ощущениями и крайне эпизодических вылазок на бездорожье. Кто в здравом уме потащится на Range Rover или даже VW Touareg в тракторную колею? А за рулем Pajero Sport такая мысль буквально лезет в голову. Хотя по геометрической проходимости

премиальные внедорожники могут поспорить с детищем Mitsubishi, например, за счет пневмоподвески. Но это лишь в теории. Реально, как мы знаем, проходимость внедорожника сильно зависит от цены. Чем автомобиль дешевле, тем жестче готов ехать владелец.

БЕЗОБРАЗИЯ НЕ НАВРЕДЯТ

Как долго Mitsubishi будет эксплуатировать базовые офф-роудные ценности Pajero Sport? Не настолько же он легендарен, чтобы игнорировать комфорт и управляемость. Это Jeep Wrangler и Land Rover Defender могут закрывать глаза на подобные мелочи, но «японец»



вряд ли. Он недостаточно мифологизирован. Народ пока не возмущается, но моральная старость шасси дает о себе знать. Руль и подвеска сопротивляются активным скоростным маневрам на трассе. В кабине слишком высокий пол, не дающий вальяжно распорядиться своими коленями... Но все забывается, как только впереди замаячит полоска грунта. Пиарщики Mitsubishi дали нам порезвиться на мотокроссовом полигоне под Калугой. Что обычно

вытворяют владельцы на своих Pajero Sport? Возможно, стоят в пробке на Третьем кольце. Не знаю. Я бы на их месте только гонял по грязи. Каждый следующий круг превращается в эксперимент. Ты можешь ехать быстро или медленно, на первой повышенной или на второй пониженной, с блокировками или без них, внатяг или ходом. В любом случае Pajero Sport живет на бездорожье полной жизнью независимо от типа трансмиссии.

Хвалить проходимость Pajero Sport нет нужды. Оставим это. Самую главную новость от Mitsubishi я придержал до конца статьи. Уж больно она необычна. Мягко говоря. Наверное, это впервые в истории автомобильных рестайлингов – цена на обновленную модель на 30 000 рублей меньше старой! Боже, какие прекрасные, добрые японцы. Хотя, возможно, им просто стыдно, что они ничего не сделали. ☹

8° 4x4 ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Все агрегаты и конструкция остались без изменений. По-прежнему доступен бензиновый шестицилиндровый трехлитровый двигатель мощностью 222 лошадиные силы с алюминиевым блоком цилиндров, зубчатый ремнем привода ГРМ и системой регулирования фаз газораспределения MIVEC. В строю также дизельный четырехцилиндровый агрегат мощностью 178 л.с. и крутящим моментом в 400 ньютон-метров. Дизель имеет пластмассовый впускной коллектор с регулированием настройки тракта и турбину с изменяемой геометрией. Трансмиссия доступна в двух вариантах: Super Select, посредством трех дифференциалов обеспечивающая постоянный полный привод, или полный привод с жестким распределением по осям 50/50, или задний привод, и простецкая Easy Select с жестко подключаемым передним мостом.



КТО СРАВНИТСЯ? Трансмиссия Mitsubishi – образец практичности и небываемости

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

МОДЕЛЬ	MITSUBISHI PAJERO SPORT
Длина/ширина/высота, мм	4695/1815/1800
Колея пер./задн., мм	1520/1515
Колесная база, мм	2800
Диаметр разворота, мм	11.2
Дорожный просвет, мм	215
Угол въезда/съезда/перел., °	36/24/23
Снаряженная масса, кг	2045
Полная масса, кг	2710
Багажник, л	714/1813
Трансмиссия	5AT
Тип двигателя	бензин R4
Объем двигателя, см ³	2477
Мощность, л.с./об/мин	178@4000
Крут. момент, Нм/об/мин	400@2000-2850
Передняя подвеска	независимая
Задняя подвеска	зависимая
Тормоза, пер./задн.	диск./диск.
Размерность шин	265/70 R16
Макс. скорость, км/ч	179
Разгон до 100 км/ч, с	11.7
Цена, руб.	1 319 000