

ТЕСТ-ДЕБЮТ

МОЛОДИЛЬНОЕ ЯБЛОЧКО





Вместе с российской "пропиской" Mitsubishi Pajero Sport получил и небольшой рестайлинг. Насколько это "яблочко" смогло омолодить один из последних честных "вседорожников"?

текст **Денис Арутюнян** фото **Mitsubishi**

Это в сказках герою достаточно съесть волшебное яблочко, чтобы помолодеть. А как быть с популярным, но уже не новым автомобилем? Японские дизайнеры не стали прибегать к радикальным мерам – машина получила иной бампер, чуть измененные решетку радиатора и светотехнику... Вот, пожалуй и все основные видимые отличия. Может, внутри перемены больше?

Верность традициям

Нет, салон Pajero Sport практически во всем остался прежним. С одной стороны, это плохо, ведь сохранились его не самые приятные особенности. В частности, по-прежнему вызывают нарекания небольшие диапазоны сервоприводов водительского сиденья, да и рулевую колонку настроить под себя сложно – она регулируется только по наклону, но не по вылету. В результате подобрать удобную посадку удастся не сразу: то колени чересчур согнуты, то руки не дотягиваются до "баранки". Зато в остальном жаловаться не на что – эргономика прочих органов управления неплоха, пластик хоть и жесткий, но добротный. Кстати, попадать в машину стало удобнее благодаря тому, что алюминиевые пороги включили в список стандартного оснащения. А уж места внутри хоть отбавляй. В передней части салона спокойно разместятся люди без преувеличения любой комплекции, да и сзади трое сидюков с комфортом скоротают дальнюю дорогу. Важно и то, что такого простора добились без ущерба для багажника: даже в обычном состоянии его полезный объем достигает внушительных 714 л, а ведь пре-

дусмотрены еще и возможности трансформации! Учитывая все эти плюсы, уже совсем не хочется сетовать на особенности водительской посадки.

Однако не все здесь осталось прежним – на консоли "поселилась" новая мультимедийно-навигационная система с сенсорным экраном. Хотя не такая уж она и новая: такую уже некоторое время предлагают в качестве опции покупателям других моделей – таких, как Outlander и "большой" Pajero. Да и поспешно заносить в актив подобное расширение комплектации не стоит. Причина в том несколько. Во-первых, интерфейс навигации оставляет желать лучшего – с непривычки вбить нужный адрес удастся далеко не сразу. Во-вторых, головное устройство формата 2DIN вытеснило с консоли... экран бортового компьютера! Правда, его обещают в ближайшее время вернуть, надстроив для него дополнительный "горб" в верхней части панели.

Впрочем, в ближайшее время ощущения от интерьера мо-

гут заметно измениться. Дело в том, что сейчас в Калуге наладили только сборку из привозных комплектов. Но японцы планируют постепенно наращивать степень локализации производства. В частности, идут разговоры о возможности установки новых кресел от российских поставщиков. Смогут ли они хотя бы частично исправить огрехи эргономики? Это пока неизвестно.

Скатертью дорожка

Вместительный и удобный салон – это, конечно, важно. Но интереснее то, как обновленная машина едет. Ведь на автомобильном рынке всюду идет "гламуризация": один за другим заслуженные вездеходы уходят на пенсию, а на их место приходят нарядные, но малопригодные для настоящего бездорожья кроссоверы. К счастью, эта тенденция не затронула Pajero Sport, он остался верен себе. В его арсенале по-прежнему есть 3-литровый 222-сильный бензиновый мотор, но такие машины пользуются очень





ограниченным спросом. Другое дело – 2,5-литровый 178-сильный турбодизель, да еще и агрегатированный с 5-диапазонным автоматом! На трассе этот тандем позволяет автомобилю держаться в потоке спокойно и непринужденно, да и в городской толчее водитель никогда не почувствует себя ущемленным. Единственное, что немного досажает, – слабоватая шумоизоляция: таракание мотора хоть и не особо громкое, но оно “витает” по салону постоянно. Впрочем, отличная тяга практически с холостых оборотов с лихвой компенсирует этот недостаток – на него просто не обращаешь внимания.

А вот плавность хода на асфальте немного настораживает. Где характерные для породистых вездеходов вибрации неподдрессированных масс? Где мягкость внедорожной подвески? Машина совсем не похо-

жа на собратьев, она кажется очень упругой и даже местами жестковатой. Правда, крены в поворотах отнюдь не легковые, но в остальном Pajero Sport едет по асфальту так, словно и нет в нем двух тонн “живого веса” и высокого центра тяжести.

Все сомнения можно развеять очень быстро – достаточно съехать хотя бы на грунтовку. Тут все встает на свои места: может, инженеры и поколдовали с настройками подвески, но на радикальные перемены они явно не решились. Да, кочки и выбоины заставляют кузов содрогаться мелкой дрожью, но так было и раньше. Зато даже крупные ухабы не способны довести упругие элементы до предела возможностей.

А как быть с серьезным бездорожьем? Ведь, по данным компании, именно внедорожные таланты привлекают к Pajero Sport все новых клиентов. Не волнуйтесь, все его таланты остались при нем. Для проверки нам предложили проехать по мотокроссовой трассе “Кондрово”, что недалеко от

PAJERO SPORT, КАК И ПРЕЖДЕ, НЕ БОИТСЯ ТЯЖЕЛОЙ РАБОТЫ



Штатная навигация – единственная видимая “добавка” в салоне



ТЕСТ-ДЕБЮТ

“малой родины” машины – Калуги. Сначала посмотримся. Назвать трек очень сложным нельзя, но несколько довольно опасных мест тут все же имеется. Если учесть, что Pajero Sport “обут” в “беззубые” дорожные шины, то эти места вызывают определенные опасения. Поэтому перед выездом на первый круг я заранее включаю все, что есть в арсенале автомобиля: полный привод с понижающей передачей, блокировки межосевого и заднего межколесного дифференциала. Поехали! Вооруженный по полной Pajero Sport прет как танк, вот только руля слушается плохо. А если выключить межколесную блокировку? Другое дело! Машина уверенно, с огромным запасом преодолевает лужи, глубокие колеи, покрытые раскисшим грунтом склоны. И это, напомним, на штатной асфальтовой “резине”! Создается впечатление, что остановить ее смогут разве что ямы глубиной по ступицы. Ну а если заранее подготовить подходящую внедорожную “обувку”, то Pajero Sport преодолеет и такие препятствия.

Вдоволь намесив грязь и испачкав кузов разве что не по крышу, я вздохнул с облегчением. Как же хорошо, что японцы не поддались общей моде и не превратили Pajero Sport в нарядное, но безликое и “беззубое” средство передвижения! Этот автомобиль остался прежним по сути – универсальным инструментом, годным и для повседневной езды, и для серьезных экспедиций в поисках приключений. Ну а доставшееся ему “молодильное яблочко” в виде небольших изменений внешности и бонусов в комплектациях наверняка поможет не только удержать своих фанатов, но и привлечь новых. Тем более что вместе с новой “пропиской” он... подешевел на 30 000 рублей – теперь его стоимость колеблется от 1 319 000 до 1 599 990 рублей. Многовато? Но поверьте, он того стоит! ■

Больше об этой марке можно узнать на www.motorpage.ru



На бездорожье Pajero Sport даст фору многим дорогим “вездеходам”

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MITSUBISHI PAJERO SPORT

Габариты, мм	4695x1815x1800
Колесная база, мм	2800
Колея спереди/сзади, мм	1520/1515
Диаметр разворота, м	11,2
Клиренс, мм	215
Объем багажника, л	714
Снаряженная масса, кг	2040
Тип двигателя	L4 турбодизель
Рабочий объем, куб. см	2477
Макс. мощность, л.с./об/мин	178/4000
Макс. момент, Нм/об/мин	350/1800–3500
Привод	полный
Трансмиссия	автоматическая 5-диапазонная
Тормоза	вентилируемые дисковые
Шины	265/65 R17
Макс. скорость, км/ч	176
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,4
Расход топлива (средний), л/100 км	9,4
Объем бака, л	70

Калужская прописка не изменила качества машины, но снизила ее цену

