

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**

**Э**то 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 “витают” 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 неподдресоренных 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 рассеять 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](http://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

