



# Прикладная геометрия

## Обновленный Mitsubishi Pajero Sport — на тест-драйве «Итогов»

Павел Седельников

ЖЕЛЕЗНО!

**О**Н ИЗ ТЕХ РЕДКИХ В НАШИ ДНИ МЕХАНИЗМОВ, которые принято называть аналоговыми. Автомобиль-трудяга с минимумом электроники, словно вырубленный из цельного куска металла — понятный и надежный, как чугунный мост. Сюда бы клеймо «Сделано в СССР». Кстати, теперь Pajero Sport собирают в Калуге. Серьезность и монументальность ощущаются во всем: в лихо-рабочно трясающемся рычаге раздатки, в многооборотистом руле, на который хочется повесить рукоятку и крутить обод без перехвата, как водитель автобуса. В характерных вибрациях от рамы и неподрессоренных масс, способных свести неженку с ума. Этот Mitsubishi — деревенский мужик, а не столичный хлюпик. Как он хорош в грязи!

Самые заметные следы недавней модернизации — передняя облицовка из двух серебристых линий, излом которых поэты-конструкторы сравнивают с Фудзиямой, бампер более художественного вида, чуть другие задние фонари и колеса из новой коллекции. Негусто, хотя бьемся об заклад: тем, кто приценивается к Pajero Sport, такой консерватизм по душе. Зачем танку аэрография? Внутри — мультимедийная система с навигацией и камерой заднего вида, улучшенная и дополненная, но... автоматически выключающая из самой дорогой комплектации бортовой компьютер. Эту недоработку скоро исправят, ну а технических революций раньше 2016 года ждать не стоит: именно тогда нам обещают третье поколение «Спорта».

А пока — добро пожаловать в узкий, но прилично оформленный салон. Трех габаритных пассажиров сажать во второй ряд не рекомендуем: подерутся за возможность расправить плечи, зато в ногах и над головой места достаточно. Мебель позволяет откинуться назад, багажник

так просто шикарен: жалеть, что Pajero Sport — пяти-, а не семиместный, кощунство. Вот с тезисом об удобстве посадки водителя, прозвучавшем на презентации, можно поспорить. Само кресло хваткое и приятное к телу (разве что подушка коротковата), подвели настройки: высота меняется только вместе с наклоном спинки, руль ходит исключительно вверх-вниз. Ерзать в поисках «своего» положения приходится долго.

Девять из десяти продаваемых в России Mitsubishi Pajero Sport несут под капотом 2,5-литрового любителя солянки (178 л. с.), остальное приходится на бензиновый 3.0 (222 л. с.). Народ не обманешь, поэтому занимаем место в дизельной машине с АКПП. Мотор, которому уже не один десяток лет, оказался не таким уж громким. Да, при ускорениях рычит, да, турбина пошвыряет, но фаншуй эти мелочи не портят. Труднее смириться с динамикой. Несмотря на турбину с изменяемой геометрией, тяги на низах в обрызг: «пробуждение» происходит ближе к 2000 оборотов. Да и коробка, как назло, не спешит скидывать передачи в ответ на кик-даун: обгоняя длинную фуру, хочется выйти и подтолкнуть. Ручной режим? А что, помогает: щелкнул пару раз левым лепестком перед атакой — и Sport послушно штурмует встречу. Ближе к 140 км/ч уже некомфорт-

## ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MITSUBISHI PAJERO SPORT 2.5 5АКПП

Длина, мм	4695
Ширина, мм	1815
Высота, мм	1800
Колесная база, мм	2800
Снаряженная масса, кг	2040
Объем багажника, л	714
Разгон 0—100 км/ч, с	12,4
Максимальная скорость, км/ч	176
Средний расход топлива, л на 100 км	9,4

#### ПЛЮСЫ

Отличная проходимость, энергоемкая подвеска, хорошая обзорность, вместительный багажник, разумная (с учетом постоянного полного привода) цена

#### МИНУСЫ

Неидеальное поведение на асфальте, скромная динамика разгона, эргономические недочеты



но: говорить трудно, постоянно подруливаешь, на заплатках и трещинах слегка переставляет. Прежде чем ввалиться в поворот, полезно вспомнить о высоком центре тяжести и «узкоколеиности» Mitsubishi, сбавив скорость: крены ощутимы. Pajero Sport не терпит горячки, чтобы жить с ним душа в душу, надо повзрослеть и остепениться.

Энергоемкое шасси с неразрезным задним мостом — это и «Спасибо за неубиваемость», и «Ой, как дубасит!». Внедорожник пересчитывает все шероховатости асфальта, зато ему не раз ска-

жешь спасибо, прыгая по ухабам. Мы километров двадцать мчались, не притормаживая, по буграм и рытвинам, периодически доводя дело до пробоя. Ничего не забрэнчало.

Если существует предмет, за который младший брат Pajero точно заслуживает пятерки с плюсом, так это геометрия. Тут и 215 миллиметров клиренса, и угол въезда в 36 градусов — больше, чем у Range Rover! Полный привод Super Select с центральным дифференциалом и всеми мыслимыми блокировками идет в базо-

вой версии, без доплат. Рабочий режим — 2Н: на ровной дороге можно дать передним колесам отдохнуть. Только не забудьте перейти в 4Н, если пошел дождь: при неаккуратной работе газом «проходимец» норовит отправиться в занос. Благо фуллтайм у Mitsubishi правильный, симметричный: тяга делится между осями поровну. Остальные примочки — блокировка «центра», понижайка, возможность «зажать» задний дифференциал — сугубо для оффроуда.

А вот и повод проверить все это в деле. Размокшая грунтовая трасса, которую в этот день утюжил только бульдозер, плюс «беззубые» шины. Влип-ли? Как бы не так. Капризная на входе в повороты (резина тут же замылилась), наш Pajero Sport все же прошел мотокроссовое кольцо на повышенной передаче и с включенной противобуксовкой. Кто-то из коллег даже умудрился проползти полкруга на заднем приводе. А если талантливого «японца» немного подготовить — лифтануть, переобуть в М/Т, поставить защиту всего и вся, шноркель и лебедку? ■

Фото автора

## ОДНОКЛАСНИКИ

### Фигуранты болотного дела

С переносом производства в Россию Mitsubishi Pajero Sport не только обновился, но и подешевел на 20–30 тысяч: самый простой «бриллианто-

вый» внедорожник с дизелем и МКПП обойдется в 1 миллион 319 тысяч рублей, максимально навороченный — в 1,6 миллиона. При всем многообразии среднеразмерных SUV реальных альтернатив «Спорту» мало. Стоит отметить кроссоверы и сосредоточиться на повелителях трясин с каменоломнями, как в жиденьком строю останутся Chevrolet

Trailblazer (от 1 миллиона 444 тысяч рублей), Nissan Pathfinder (от 1 миллиона 430 тысяч) да, с натяжкой, SsangYong Rexton (от 1 миллиона 399 тысяч за версию 4x4). Остальные либо уступят Mitsubishi в проходимости, либо потребуют совсем других вложений: так, TLC Prado начинается от 1,73 миллиона рублей.

